

39ª SEDUTA

MARTEDÌ 22 NOVEMBRE 1989

Presidenza del presidente GUALTIERI

La seduta ha inizio alle ore 9,50.

DE JULIO. Signor Presidente, vorrei svolgere alcune osservazioni in merito al calendario dei lavori. Ricordo che, in una seduta dell'Ufficio di presidenza allargato ai rappresentanti dei Gruppi, avevamo stabilito un determinato calendario che è stato successivamente modificato. Certamente lei ha il potere di farlo in sede di Ufficio di presidenza, ma se la prassi è quella di concordare il calendario dei lavori allargando l'Ufficio di presidenza stesso ai rappresentanti dei Gruppi, ritengo che tale prassi dovrebbe essere mantenuta soprattutto in ordine alle modifiche rispetto a decisioni già concordate. In particolare il fatto di aver saltato la giornata di lunedì e di aver introdotto quella di giovedì ha creato notevoli difficoltà. Le chiedo pertanto un chiarimento.

PRESIDENTE. È mia intenzione mantenere il principio in base al quale il calendario dei lavori viene stabilito dall'Ufficio di presidenza allargato ai rappresentanti dei Gruppi così come si è proceduto fino ad oggi. Ci siamo però trovati di fronte ad un improvviso stato di necessità dovuto alla convocazione, nella giornata di lunedì, del comitato centrale del Partito comunista italiano con la conseguente richiesta di recuperare la seduta soppressa nella giornata di giovedì. Tale richiesta emerse anche in seguito ad un patteggiamento avvenuto in sede di riunione dei presidenti dei Gruppi del Senato allorchè si discusse il calendario delle sedute del Senato per l'esame del disegno di legge finanziaria.

Le assicuro comunque che questa sarà un'eccezione nel nostro comportamento e la prego di prenderne atto.

Passiamo all'audizione dell'ammiraglio Porta.

INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA: TESTIMONIANZA FORMALE DELL'AMMIRAGLIO MARIO PORTA

PRESIDENTE. Signor ammiraglio, le faccio preliminarmente presente che l'audizione odierna si svolge in seduta pubblica e nella forma di testimonianza formale. Devo avvertirla della responsabilità che si assume nel deporre in sede di testimonianza formale davanti alla Commissione.

Le rammento che in questa sede si applicano, ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 172 del 1988, istitutiva della Commissione, le disposizioni dell'articolo 372 del codice penale che prevedono contro gli autori di dichiarazioni false o reticenti la reclusione da sei mesi a tre anni.

L'avverto che qualora dovessero ravvisarsi gli estremi di alcuno dei fatti di cui al citato articolo 372 del codice penale, la Commissione trasmetterà il processo verbale all'autorità giudiziaria competente.

Le faccio anche presente che, qualora nel corso dell'audizione le venissero poste domande che, a suo giudizio, dovessero comportare una risposta in ordine ad elementi coperti da segreto istruttorio o militare, lei potrà chiedermi di passare in seduta segreta ed io valuterò se del caso.

Lei è stato convocato dalla Commissione nella sua qualità di capo di Stato Maggiore della difesa. Può dirci da quanto tempo ricopre tale carica?

PORTA. Signor Presidente, vorrei inizialmente esprimere la soddisfazione per essere stato convocato e per la possibilità che mi si offre di contribuire ai lavori dei signori commissari. Vorrei inoltre esprimere - anche se è ovvio - il massimo rispetto dovuto a questa Commissione e all'alto compito che essa è chiamata ad assolvere.

Sono capo di Stato Maggiore della difesa dal 1° aprile 1988 ed il 27 giugno 1980 ero contrammiraglio destinato allo Stato Maggiore della Marina con l'incarico di capo ufficio pianificazione generale e finanziaria. Ho tentato di compiere uno sforzo, ma non ho precisa memoria circa il modo in cui appresi la notizia del disastro; quasi certamente ciò avvenne il mattino successivo in occasione del *briefing* di Stato Maggiore cui prendono parte tutti i capi reparto e durante il quale certamente il capo del III reparto avrà riferito ed illustrato al sottocapo di Stato Maggiore ed agli altri capi reparto le operazioni di soccorso e di recupero in atto.

Nell'ottobre di quello stesso anno lasciai lo Stato Maggiore della Marina ed i miei successivi incarichi di bordo e di terra, cioè comandante della seconda divisione navale, capo di Stato Maggiore del comando in capo della squadra navale, direttore del personale della Marina, comandante in capo della squadra navale, segretario generale della difesa, non hanno mai richiesto un mio coinvolgimento diretto od indiretto nell'affare di Ustica. Tuttavia, la continua attenzione che alcuni parlamentari hanno costantemente rivolto al caso, le frequenti e ripetitive accuse ed insinuazioni da parte di giornalisti e mass media, l'enorme rilevanza del disastro e soprattutto l'interesse professionale mio personale che le controversie e le diverse ipotesi avanzate sulle cause dell'incidente suscitavano in me, specializzato come sono in difesa aerea, in centrali operative di combattimento, in radaristica ed in missilistica, mi hanno sempre spinto a seguire in proprio quanto sul disastro si stava dicendo, valutando ed ipotizzando anche prima che assumessi, nell'aprile del 1988, la carica di capo di Stato Maggiore della difesa.

Il ruolo svolto dallo Stato Maggiore della difesa ed il conseguente coinvolgimento nell'affare di Ustica, peraltro in armonia con i compiti

e le attribuzioni fissate dalla legge per il capo di Stato Maggiore della difesa, sono stati fino al 1988 poco significativi e pressochè interamente consistenti nel ricevere valutazioni dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica e dal Sismi e nel seguire le risposte dello Stato Maggiore Aeronautica (talvolta anche dello Stato Maggiore della Marina) alle varie interrogazioni parlamentari ed ai quesiti posti dall'autorità giudiziaria. Tutto il carteggio di quegli anni, infatti, si svolge direttamente tra il giudice istruttore, il Gabinetto del Ministro e lo Stato Maggiore dell'Aeronautica. Solo dal 1988 in poi il carattere più allargato delle indagini e alcuni specifici quesiti riguardanti la competenza di tutte e tre le Forze armate hanno reso opportuni alcuni interventi dello Stato Maggiore della difesa per coordinare le risposte al giudice da parte degli Stati Maggiori. Nel giugno 1988, infatti, quando il giudice istruttore chiede di conoscere tutte le esercitazioni militari comunque in atto entro le 500 miglia dal punto del disastro, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, ovviamente impossibilitato a fornire una risposta completa, coinvolge lo Stato Maggiore della difesa. Da quel momento quest'ultimo svolge un ruolo effettivo, seppur non primario (anche per la mancanza di propri servizi informativi e di servizi per le analisi tecniche) nel raccogliere, completare, sveltire le risposte, e quindi un ruolo di tramite per tutta la documentazione, le informazioni, le spiegazioni fornite dagli Stati Maggiori. Lo Stato Maggiore della difesa viene così a più dettagliata conoscenza di alcuni aspetti, di alcune risultanze e fatti accertati per mezzo degli organi dipendenti da ciascun Stato Maggiore nell'ambito delle proprie responsabilità e competenze. Lo Stato Maggiore della difesa pertanto non ha mai ricevuto, nè esaminato: i nastri originali di registrazione magnetica dei radar Selenia e Marconi di Ciampino; nè quello del radar di Marsala, nè la registrazione delle comunicazioni Tbt (terra-bordo-terra); nè le fotografie dei reparti del relitto dell'aereo; nè le risultanze delle analisi tecniche del Rarde di Londra; nè la perizia Luzzatti; nè la perizia Blasi; nè la relazione della commissione Pratis; nè l'autopsia delle vittime; nè il libretto delle manutenzioni e delle ispezioni/controlli spettroscopici ed ecografici delle strutture del DC9 prima dell'incidente; nè l'elenco dei fatti anomali occorsi eventualmente all'aereo nella sua vita precedente; nè la nota del materiale imbarcato sul DC9. E neanche lo Stato Maggiore difesa ha interrogato alcuna persona potenzialmente coinvolta, nè esperito in proprio alcuna indagine formale, non essendo attrezzato per questo ed essendo stata l'inchiesta tecnico-amministrativa affidata dal Ministro - e secondo me a ragione - al capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Ho ricevuto solo quindi la «relazione Pisano» il 14 giugno 1989, dopo un mese che questa era già stata consegnata al Ministro. Ho ricevuto anche l'analisi critica dello Stato Maggiore Aeronautica sulla «perizia Blasi» il 26 agosto 1984.

Lo Stato Maggiore difesa, cui compete la responsabilità di sovraordinato coordinamento e supervisione circa assolvimento dei compiti di difesa aerea in aderenza ai criteri generali, impiego delle forze operative, corretto ed efficiente comportamento del personale e degli organismi, ha comunque vigilato e controllato, al meglio delle sue possibilità, utilizzando tutte le sue conoscenze tecniche e specialistiche in suo possesso per accertarsi: che l'incidente non fosse attribuibile a colli-

sione; nessun aereo, nave, mezzo, «drone» o missile militare fosse implicato nell'incidente; nessun aereo non identificato fosse entrato nello spazio aereo italiano; nessuna esercitazione nazionale o Nato fosse in atto e nessun altro aereo, oltre ogni ragionevole dubbio, si trovasse nelle vicinanze utili (secondo noi circa 60-70 chilometri) dal DC9 al momento dell'incidente; che tutte le questioni venissero debitamente ed accuratamente approfondite dagli Stati Maggiori interessati; tutte le richieste e i quesiti posti dalla Magistratura, dalle interrogazioni e dalle Commissioni parlamentari, dal Governo, dal Ministro, fossero completamente e rapidamente soddisfatti senza alcuna remora o esitazione e senza appellarsi a segreti di alcun genere e la più leale e completa collaborazione fosse offerta alla Magistratura (e in questo abbiamo l'esplicito riconoscimento della Magistratura e della commissione Blasi stessa). In soli tre casi a mia conoscenza il problema del segreto ha influenzato la fornitura dei dati richiesti: le caratteristiche tecnico-operative del radar di Marsala e della rete Nadge; prestazione di alcuni missili aria-aria; alcune notizie relative al Mig 23 libico. Questi sono i soli tre casi a mia conoscenza in cui preoccupazioni di ordine di segretezza hanno influenzato i dati forniti, ma i vincoli, peraltro assai marginali, sono stati limitati ad un livello del tutto ininfluenza.

Lo Stato Maggiore difesa avrebbe decisamente gradito di essere ufficialmente chiamato a visionare i documenti, tutti i documenti del caso, ed i reperti sopra menzionati, con la richiesta magari di esprimere un motivato parere, ma ciò non è avvenuto. Un'iniziativa in tal senso dello Stato Maggiore difesa sarebbe stata, a mio parere, e ne assumo la responsabilità, impropria e certamente male interpretata come un tentativo di entrare, di interferire, di influire. Per questo sono stato e sono alquanto sorpreso quando sento parlare di una «versione ufficiale della Difesa»; versione che lo Stato Maggiore della difesa non ha mai elaborato, nè avrebbe mai potuto, nè allora nè ora elaborare: in primo luogo per il mancato possesso degli elementi necessari; in secondo luogo perchè nessuno l'ha mai richiesta; in terzo luogo perchè sarebbe stata, come ho detto, e come ripeto, molto probabilmente recepita da qualcuno come sospetto depistaggio o come desiderio di indirizzare in una certa direzione le indagini. La difesa viceversa si è limitata ad illustrare tutte le sue risultanze ed a fornire lealmente e prontamente tutto ciò che ci veniva di volta in volta richiesto e tutto ciò che ci era possibile raccogliere ed appurare a tanti anni di distanza dal fatto. Questo non esclude però, e lo voglio dire con estrema chiarezza, che la nostra alta specializzazione in materia, la lunga esperienza e le nostre cognizioni tecniche ci permettano di esprimere giudizi critici ben argomentati sulla vasta mole di sciocchezze, imprecisioni, errori, che a piene mani sono stati detti o sostenuti sull'argomento, e ci consentano di dissentire fermamente da alcune fantasiose ed improponibili ricostruzioni dei fatti e delle cause.

Una valutazione dell'attuale condizione dell'indagine. C'è effettivamente a nostro parere una certa confusione ed incomprensione e queste sembrano in questo momento caratterizzare l'intera vicenda di Ustica, ma questo ci invita, mi sembra, a qualche riflessione. Io, per parte mia, ho riflettuto a lungo e sono umilmente giunto a qualche semplice conclusione. Non è possibile - mi sembra che sia confermato

dai fatti - poter comprendere appieno e valutare una situazione e degli eventi che sono essenzialmente tecnici e che si basano su dati prettamente tecnici non affidandone l'interpretazione e il significato - forse, giustamente, per carenza di fiducia, per legittima suspicione o per timore del prevalere della tecno-struttura - ai tecnici del mestiere. Si rischia veramente grosso, si rischia di prendere dei colossali abbagli ed in particolare di dare importanza a dettagli che in effetti sono insignificanti; reputare novità sconvolgenti e clamorose, quelle che sono semplici varianti, o approfondimenti, o precisazioni; concentrarsi su elementi o su informazioni più o meno interessanti, ma assolutamente non pertinenti e non influenti sull'incidente o sul comportamento degli uomini o dell'organizzazione e quindi giudicare reticenti o parziali atteggiamenti delle persone che sono invece tesi o volevano essere tesi a rimanere in argomento; fare una confusione enorme tra tempi, rotte, quote, fusi orari distanze, e magari attribuire ad altri questa confusione; ravvisare incongruenze o contraddizioni anche laddove non esistono o sono solo apparenti; giudicare inefficienze e negligenze, oltre quelle che effettivamente vi sono, anche quelle che viceversa sono normali procedure giustificate e coerenti con i compiti di istituto e le responsabilità degli organismi coinvolti; interpretare un «onesto contributo» come «indebita interferenza»; chiamare «veline» lettere e documenti ufficiali regolarmente e responsabilmente firmati. Ad esempio, molte ipotetiche contraddizioni - in realtà da me giudicate apparenti, con tutti i limiti del mio giudizio - sono risultate poi imputabili più semplicemente: a orari differenziati (zulu, alfa, bravo); difficoltà di correlare posizioni relative (vicinanza e distanza) non riferite allo stesso momento; differenza tra difesa aerea e controllo del traffico aereo; importanza forse eccessiva data ai brogliacci e ai registri DA-1 in situazione di non presenza di aerei infiltrati e sospetti. Equivoci sono nati anche dalla non conoscenza delle prestazioni e dei limiti delle apparecchiature di difesa aerea (buchi radar, Vallo Calabro-Lucano, Licola, Marsala). In proposito, si è parlato molto della inefficienza della difesa aerea; io su questo ho la mia opinione documentata e posso riferire. Parlare, ad esempio, di inefficienza della difesa solo perchè un Mig 23 è arrivato in Calabria, omette di riconoscere che il buco del Vallo Calabro-Lucano era notissimo fin dai tempi antichi ed ogni volta che vi è una emergenza tutti sanno che una unità militare della Marina, con compiti di picchetto radar viene dislocata a 50 miglia a sud-est di tale vallo per coprire il buco che tutti conoscono e che veniva spesso usato nelle nostre esercitazioni per aumentare la possibilità di arrivare nel Tirreno senza essere localizzati. La confusione è stata anche causata da non conoscenza dei ruoli svolti da ciascun componente la centrale operativa; oggettiva complessità delle procedure *Synadex*; nonchè da una certa incomprendione del sistema dirigenziale dei grossi organismi, il quale si basa - e non potrebbe che essere così - su vaste deleghe, per cui è naturale che i capi non siano talvolta a conoscenza dei fatti e dei documenti, considerati a quel tempo come normale *routine*, e che solo successivamente hanno acquisito grande e importante rilevanza. Molte ipotetiche contraddizioni erano inoltre imputabili alla comprensibile esistenza di errori umani e ritardi degli operai oltre che della inevitabile approssimazione in tempo e posizione dei plottaggi aerei.

Questi, a differenza di quelli navali, si fanno soltanto con il primo avvistamento e non seguendo tutta la traccia e tutto il cammino successivo perchè questo è impossibile data l'altissima velocità dei bersagli aerei. Frequente equivoco è nato, ad esempio, tra nastri di registrazione magnetica, tracciati o stralci radar in alfa numerico, tracciati e grafici radar in coordinate geografiche. Si tratta di tre cose completamente diverse. Analogamente, per quanto riguarda la diversità di alcune risposte, che io sono andato, perlomeno nelle mie possibilità, a controllare, si tratta della conseguenza della diversità delle relative domande, in quanto ogni risposta non può essere separata dalla corrispettiva domanda. Ricorrente equivoco è sorto in merito a cosa significa vedere e non vedere sul radar. Vi è stata l'errata credenza che sia agevole e rapido effettuare una manipolazione dei nastri di registrazione magnetica: è chiaro, infatti, che è semplice cancellare, ma non è affatto semplice manipolare, cioè ricreare una situazione voluta. Altri equivoci sono nati anche a proposito delle differenziate attività di lancio nel poligono di Salto di Quirra. Una cosa è, infatti, l'attività di lancio di missili aria-aria, un'altra l'attività di lancio, non pertinente, di missili aria-superficie ed un'altra ancora quella relativa al lancio dei droni. Pertanto, è chiaro che alcune apparenti contraddizioni possono essere così spiegate.

La chiave di interpretazione di tutte queste incomprensioni, o se vogliamo degli approcci e dei comportamenti ritenuti da alcuni poco logici, poco tempestivi e poco coerenti, è però che fino al 1988 tutto l'ambiente militare è rimasto nell'intima, ma profonda e radicata convinzione che nell'incidente di Ustica non c'era, nè c'era mai stato, alcun complotto, alcuna congiura nè militare, nè politica, nè politico-militare, nessuna copertura, nessun castello di menzogne, nessuna interferenza Nato; e per quanto riguarda la responsabilità diretta della difesa aerea, e quindi responsabilità delle Forze armate, non vi era neppure alcuna evidenza di aerei nelle vicinanze del DC9 al momento dell'incidente e quindi neanche di un missile aria-aria. E poichè la ricerca delle cause del disastro - visto che era da escludere, secondo il nostro modesto parere, o il parere dei miei predecessori, sia l'ipotesi di una collisione, sia la presenza di aerei estranei nel Tirreno - riguardava il Ministero degli interni, quello dei trasporti e l'aviazione civile (e difatti l'inchiesta sull'accaduto fu istruita giustamente dal Ministero dei trasporti e la richiesta di risarcimento danni, avanzata dall'Itavia, fu rivolta oltre che alla Difesa anche al Ministero dell'interno e al Ministero dei trasporti) quindi è facile comprendere il senso di estraneità - o, se credete, di ritenuta estraneità - che per lungo tempo ha ispirato l'atteggiamento dei militari - a parte ovviamente la doverosa collaborazione prestata - ed è riprova di tutto questo il fatto che il comitato dei capi di Stato Maggiore, il massimo organo militare, non ha mai fatto un cenno, nelle sue numerose riunioni, al caso Ustica. Ne ha fatto cenno soltanto ultimamente, ma soltanto per esaminare le conseguenze che esso aveva sulla credibilità dei vertici militari.

L'ipotesi del missile, che qualcuno suggeriva dall'inizio, non poteva certo essere esclusa del tutto - mai escludere alcuna ipotesi nella ricerca della verità - ma a noi specialisti e tecnici del mestiere è sempre apparsa come un'ipotesi improponibile. Nel giugno 1988,

quando il giudice Bucarelli ci chiese una conferma ed una estensione al raggio delle 500 miglia delle esercitazioni aeree, navali e terrestri in corso, capimmo che l'ipotesi missile doveva aver fatto proseliti, ma rimanemmo tranquilli in attesa fiduciosa del risultato della perizia Blasi. Solo dopo le conclusioni di tale perizia, che dava l'ipotesi missile, se pur *ad escludendum*, come la più plausibile, comprendemmo che la Difesa veniva inevitabilmente trascinata dentro fino al collo in tale episodio (o per aver causato il disastro, o per averlo coperto e nascosto, o, quanto meno, per inefficienza e per inadempienza dei compiti istituzionali).

Ci rimettemmo quindi alacramente ed affannosamente al lavoro - ahimè dopo nove anni e con le difficoltà che un arco così vasto di tempo causava - per vedere, controllare e verificare tutto quello che avevano detto e fatto i nostri predecessori e ci mettemmo anche a pensare, a riflettere, a calcolare *ex novo*, a immaginare scenari diversi ed improbabili, a caccia di eventuali errori od omissioni, nel mentre il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica stava, per incarico del Ministro, indagando sul comportamento del personale e sul rispetto delle procedure.

Ma il risultato era sempre lo stesso: qualche errore, qualche negligenza o leggerezza, qualche imprecisione, qualche spiacevole coincidenza, ma niente di più: niente complotto, niente congiura né nazionale né internazionale, né militare, né politica, né italiana, né Nato, niente copertura, niente deliberate menzogne, niente aereo *killer*, niente missile. Naturalmente potevamo essere certi (lo confesso) della nostra buona fede e determinazione a cercare la verità, non certo della nostra capacità, non certo del nostro discernimento o della nostra abilità di critica, di analisi e di inquisizione. Di queste ultime cose non possiamo essere certi. Sebbene però (e questo lo voglio dire senza presunzione) grande fosse la nostra esperienza e la nostra specializzazione in materia.

Allora una domanda viene spontanea fra tutti noi: ma gli altri sono più capaci di noi nel cercare la verità? Chi ha detto che è stato un missile a causare la tragedia? Chi sono e quale competenza ed esperienza hanno i periti?

Io, come già detto, non ho visto la relazione Blasi, ma quello che i giornali più informati di me riferivano faceva sorgere (lo voglio dire con tutta franchezza) davvero serissime e fondatissime perplessità. Fu così che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, unico possessore della relazione Blasi, provvide a sottoporre ad esame critico i ragionamenti, le deduzioni e le conclusioni dei periti, ricavando da questo esame la conferma che l'ipotesi di un aereo attaccante e di un missile non poteva certo essere o dirsi dimostrata, né poteva essere da noi condivisa. In particolare debolissima appariva l'interpretazione data alla lettura della registrazione del radar Marconi di Ciampino per avvalorare la tesi della presenza di un aereo vicino, da 4 a 7 miglia, al DC9.

A questo punto - e concludo - ci troviamo in una strana ed incresciosa situazione (credo si debba essere onesti e chiari). Siamo in grado di sottoporre ad analisi critica e magari contrastare con giuste argomentazioni le tesi altrui. Siamo in grado di valutare e correggere deduzioni e conclusioni elaborate da altri. Siamo in grado di sostenere

la nostra ferma convinzione che intorno al DC9 non ci fossero altri aerei, e quindi nemmeno missili aria-aria. Non possiamo però elaborare nessuna versione alternativa: bomba interna, scoppio esplosivo nel vano carrello, scoppio di un ordigno a pressione con deflagrazione di esplosivo trasportato, esplosione di modesta entità e contemporaneo cedimento strutturale congiunto, e processo di decompressione rapida esplosiva. Quante possono essere le soluzioni? Non possiamo assolutamente dirlo, perchè non siamo in possesso degli indispensabili elementi (nastri radar Ciampino e Marsala, reperti del relitto, registrazioni terra-bordo-terra, dati dell'aereo DC9, e, per quanto mi riguarda, anche le perizie Blasi e Pratis).

In merito alla mia personale (non voglio rimanere estraneo) valutazione, con i pochissimi dati però in mio possesso, non posso nè condividere, nè contrare la progressiva esclusione che la commissione Blasi fa delle diverse ipotesi. Non conosco le motivazioni a sostegno che sembrano aver convinto i periti, ma ragionando con la sola mia testa e con le mie cognizioni tecnico-professionali sono portato a giudicare stravagante l'ipotesi del missile e a spiegare il perchè di questo mio giudizio. Ma privo come sono della documentazione pertinente e degli elementi concreti, ora in possesso della sola Magistratura e del collegio dei periti, non ho mezzi convincenti e conclusivi per fare escludere totalmente e definitivamente tale ipotesi. Quindi, almeno fino a quando non sarò in grado di analizzare tutto quanto è disponibile al riguardo, sono costretto a considerare ancora aperte tutte le ipotesi.

Detto tutto questo, a me sembra che la cosa più ragionevole da fare (ma certamente non spetta a me dare suggerimenti, per carità, soprattutto su qualcosa come un incidente occorso ad un aereo civile di linea, che pertanto esula dalla competenza dei vertici militari), l'unica cosa che mi sembra sia di fronte a tutti coloro che vogliono mettere fine a questa tristissima diatriba è il ricorso a ulteriori approfondimenti tecnici, con confronti anche pubblici fra esperti, mettendo di fronte gente del mestiere - senza soprattutto terrorizzare come depistaggio ogni valutazione diversa o contraria alle aspettative prevalenti - per evitare di male intendere solo per mancanza di cognizioni tecniche e per eliminare o almeno ridurre il campo alle mistificazioni, agli errori, a superficiali e sbrigative conclusioni di comodo. Se non altro ciò servirà a stabilire una buona volta da quale parte stiano e, se ci sono, chi siano i veri depistatori.

Già, perchè quando si sospettano i militari di depistaggio, di menzogna, di omertà, ci si dimentica di riconoscere una cosa ovvia, vale a dire che tutti coloro che hanno espresso giudizi, fatto perentorie dichiarazioni, diffuso certezze, valutato, suggerito o imposto questa o quella verità su Ustica possono essere stati, più o meno consapevolmente, potenziali depistatori. Allora, accanto ai militari, obiettività vorrebbe che aggiungessimo tutti coloro che hanno agito su questo argomento, cioè le reti televisive, i giornalisti, gli avvocati di parte, i dirigenti Itavia, i politici impegnati nel caso e - perchè no? - i medici e i periti; questi ultimi sono uomini come gli altri e possono sbagliare più o meno consapevolmente: il caso delle teste di Modigliani credo sia uno degli esempi più eclatanti. Una cosa è certa: la triste e lunga storia non

può finire qui, per le Forze armate non può finire tutto nel dubbio e nel sospetto, o peggio ancora, nel discredito.

Una frase è ricorsa e ricorre spesso in quest'affare: qualcuno deve pagare. È giusto e concordo pienamente; non solo per ossequio alla verità e per il rispetto dovuto ai nostri 81 concittadini morti e alle loro famiglie così provate ed alle quali va il mio riverente, commosso e partecipativo pensiero, ma anche perchè troppo e ormai irreparabile è il danno che l'immagine pubblica e la credibilità dei vertici militari hanno subito. Qualcuno deve pagare, certo. Ed io francamente sono pronto a pagare assumendomi totalmente e senza riserve la responsabilità piena e oggettiva di quanto hanno fatto o non fatto i vertici militari presenti e passati, qualora emergesse, al di là di ogni ragionevole dubbio, che essi hanno sbagliato, depistato, nascosto e omesso. Ma se ciò - come io fermamente credo - non dovesse emergere, altri dovranno pagare. Come, non so: sono soltanto un marinaio e non mi intendo di queste cose; ma se non altro con il pubblico riconoscimento e l'esplicita dichiarazione, da parte di coloro che hanno lanciato e sostenuto caparbiamente così pesanti accuse di incapacità, di falsità e di fellonia, che in tutta questa tristissima vicenda i vertici militari hanno fatto come sempre per intero e lealmente il loro dovere e che meritano ancora tutta la fiducia del Governo, del Parlamento e del Paese.

Mi permetto quindi di invocare, caro Presidente, o accuse precise, o piena assoluzione. Per i responsabili militari non può esserci, né sarebbe sostenibile, una terza via.

PRESIDENTE. Signor ammiraglio, lei ha iniziato il suo intervento rivolgendosi ad attestazioni di rispetto a questa Commissione e al Parlamento. Mi consenta di dirle che analoghe attestazioni di rispetto questa Commissione e il Parlamento hanno verso le Forze armate. Questo rispetto abbiamo manifestato sempre in tutte le audizioni che abbiamo fatto. Voglio anche dirle che il Parlamento alcuni mesi fa ha affidato a noi un incarico molto difficile, che non è quello di trasformare questa Commissione parlamentare in un organo che possa misurarsi anche tecnicamente con organi tecnici; il Parlamento ci ha affidato invece il mandato di vedere perchè, dopo nove anni, questa, che è un'autentica tragedia, non la si è potuta chiudere nella verità e perchè siamo in una situazione che lei stesso ha ammesso essere non ancora risolvibile, neanche nell'aspetto tecnico. Il compito della Commissione è quindi quello di valutare se ci sono stati in questi nove anni motivi che hanno fatto sì che non ci si avvicinasse alla verità, o che ci si allontanasse dalla verità, e se ci sono state delle resistenze in vari settori della pubblica amministrazione o ostacoli alla ricerca della verità.

Di questo noi siamo competenti con lo stesso livello di competenza che lei rivendica alle Forze armate sull'aspetto tecnico di certi problemi. La competenza di questa Commissione a valutare cosa la pubblica amministrazione nel suo complesso abbia fatto in questi anni io intendo, con rispetto e fermezza, rivendicarla con decisione!

PORTA. Certo, caro Presidente.

PRESIDENTE. Le devo allora dire che avremmo certamente gradito noi per primi ricevere dai vari livelli tecnici ed operativi delle

Forze armate documentazioni chiare ed ineccepibili su quanto è successo. La conclusione però, dopo i primi mesi di nostre valutazioni, è che non sempre abbiamo potuto avere l'impressione che il percorso «amministrativo» in questi nove anni sia stato limpido e tale da metterci nelle condizioni di affrontare il problema non tecnico che noi siamo chiamati a valutare. Le faccio soltanto un esempio. Non siamo - ripeto - dei tecnici, però ad un certo punto abbiamo ritenuto di domandarci (domanda che si sono rivolti anche i magistrati) come era composta la sala operativa di Marsala la sera del 27 giugno 1980, chi c'era dietro ogni *consolle*, chi era in servizio presso il radar fonetico-manuale e chi era in servizio presso le altre *consolle*; questo sembra essere un fatto di normale trasmissione di informazioni su una situazione che noi avremmo potuto valutare con piena competenza. Ebbene, ancora oggi non siamo stati messi in condizione di sapere queste notizie, e non le hanno ricevute neanche i magistrati. Quindi, anche su problemi che avremmo potuto facilmente risolvere attraverso una collaborazione, non vi è stata una facile acquisizione. Potrei fare peraltro decine di esempi.

Non ci misuriamo quindi sull'aspetto tecnico ma sulle informazioni che riceviamo su quanto è successo in questi nove anni. L'abbiamo chiamata, ammiraglio Porta, affinché lei, che all'epoca non era responsabile del settore, ma che oggi sostiene con una certa intensità di sentimenti la tutela delle Forze armate, ci aiuti a capire cosa in questi nove anni è stato di ostacolo alla ricerca o all'acquisizione della verità.

Lei ha usato più volte le parole «sciocchezze», «informazioni sbagliate», «chiacchiere», eccetera. Voglio però dire che l'opinione pubblica è tributaria di una informazione corretta o scorretta a seconda di come gli viene fornita. Gli organi di stampa hanno un compito da svolgere, ed essendo anche loro organi non tecnici, sono organi di sollecitazione e di spinta. In mancanza di chiarezza da parte della base informativa, anche l'opinione pubblica può essere portata ad una non conoscenza precisa del fatto tecnico.

Noi ci troviamo quindi in queste condizioni: dopo nove anni, i percorsi «amministrativi» non sono ancora chiari. Lei stesso ha ammesso che la Difesa non è stata chiamata a dare un giudizio di insieme come lei avrebbe gradito (disponendo ovviamente dei documenti). La difesa che lei allora fa di una situazione di cui poi lei stesso fa una valutazione non completamente positiva, in quanto lamenta di non aver potuto svolgere l'inchiesta e la sintesi degli elementi che la Difesa avrebbe voluto poter fare, probabilmente appare sproporzionata. Lasci dire che lei dovrebbe avere gli stessi dubbi che ancora rimangono in noi. Non può venire qui a darci tante certezze quando lei stesso lamenta che la sua Forza armata non ha potuto svolgere l'inchiesta ed esaminare gli elementi di fondo che in questo momento sono all'esame della Magistratura e della Commissione. Ed allora ammorbidisca queste certezze assolute con un po' di critica, di autocritica, di non certezza, di dubbio. Il dubbio è purtroppo ancora in tutti noi e credo sia anche in lei.

La prego allora di non considerare come aggressioni alle Forze armate, che qui rispettiamo per primi, quelli che sono i nostri doveri di accertamento della verità. Siccome lei stesso ha detto che avrebbe

gradito l'accertamento di fatti da parte degli organi tecnici nella loro responsabilità, ancora oggi nulla vieta che le Forze armate al loro interno producano le loro valutazioni ed i loro esami. Ritengo anzi che vi siate mossi troppo tardi, perchè dal 1980 al 1988 non si è mai avuta una valutazione tecnica approfondita. Il generale Pisano ha detto che non è stata fatta perchè le Forze armate si sentono innocenti. Il sentirsi innocenti è un bel sentimento, ma l'Aeronautica o la Difesa non vanno certo avanti per sentimenti. Di fronte a problemi che venivano sollevati innanzitutto dalla Magistratura, credo che fin dal 1980 qualche accertamento maggiore doveva essere fatto! Le letture di certi elementi fatte dai periti vengono da enti interni o esterni alle Forze armate che sono stati scelti dalla Magistratura e dai periti come tutela della verità. Ci si è rivolti ad un ente americano ultraqualificato, il *National Transportation Safety Board* (ultraqualificato perchè ancora oggi è scelto per le grandi inchieste sui disastri aeronautici), il quale ha fornito una risposta che è giunta alla Magistratura ed alla commissione Luzzatti fin dal novembre 1980. Peraltro, anche a Borgo Piave, che è sede di un organo tecnico delle Forze armate, sono state fatte delle valutazioni tecniche che voi avete potuto giudicare. Quindi, non è che in questi nove anni non siano stati possibili gli approfondimenti. Il *Reality* inglese ha anch'esso inviato a sua volta delle relazioni, di cui non giudichiamo noi ma la Magistratura.

Per quanto riguarda il collegio dei periti, devo dire che non mi permetto di invadere il loro campo. Lei ha detto che nel 1988 le Forze armate sono state trascinate dentro l'ipotesi missilistica, quasi recalcitranti, dai periti della Magistratura. Se la Magistratura riteneva di avere elementi in questo senso, ne risponderà. Non è un organo irresponsabile.

Di questo però non è la Commissione che se ne fa carico; anzi, devo dire che ieri la Commissione ha fatto rilevare ai rappresentanti delle Forze armate che l'ipotesi di un'esplosione interna, di un attentato, della bomba doveva essere perseguita con maggiore attenzione e forza.

Io ritengo tuttora che questa ipotesi doveva essere valutata con maggiore forza. Noi non abbiamo scelto un'ipotesi perchè le ipotesi le fa la Magistratura.

Allora, ammiraglio, le saranno rivolte delle domande e io la prego di non stare su queste certezze assolute, sapendo cosa deve fare la Commissione e il Parlamento, che non sta inseguendo responsabilità delle Forze armate ma la ricerca della verità.

La prego di avere gli stessi dubbi che abbiamo noi, perchè le cose sono ad un punto in cui credo che nessuno ancora oggi possa giurare cosa è successo, neanche voi. Lei per primo ha detto che per poter essere in grado di aiutare avrebbe dovuto fare tante altre cose.

PORTA. Non c'è dubbio.

PRESIDENTE. Se lei non può giurare, consenta a noi di non avere quelle certezze che lei esprime con passione; le do atto che lei avrà una certa passione per le Forze armate, e anche un grande dispiacere per quello che sta capitando, ma si tratta di un dispiacere che abbiamo anche noi in questa Commissione.

PORTA. Vorrei solo dire che mi sembra che ci sia qualche fraintendimento. Mi trovo in questa sede per dire tutto quello che so e tutto quello che la mia esperienza valuta; l'ho detto con grande umiltà ammettendo anche che questo ha un limite, la mia capacità professionale, la mia capacità di inquisire, di chiedere, di guardare. Non siamo noi certo specializzati nelle inquisizioni! Dico solo quello che ho già detto. Allo stato dei fatti reputo valide alcune cose, ma senza assoluta certezza, tanto è vero che ho detto quello che ho detto, nei modi e nel senso già illustrati e niente di più.

Lei parla di una mia espressione circa una aggressione alle Forze armate: io non ho parlato mai di aggressione alle Forze armate, me ne sono guardato bene. Se a lei risulta che in tutto questo tempo io abbia parlato di «prestigio» e di «onore» delle Forze armate, me lo dica, mi dica quando, perchè è impossibile, perchè sono categorie che giudico non pertinenti, perchè le categorie pertinenti sono per me solo il vero e il falso, il possibile e l'impossibile. Queste sono le categorie alle quali mi appello.

Lei dice che noi avevamo modo di interferire. Come? Ancora non sono riuscito a capire bene che differenza ci sia tra «fornire un contributo» e «interferire», che differenza c'è tra questi due concetti. Tanto è vero che mi sono autoimposto una regola: secondo me, «contribuire» è rispondere ad una domanda, a qualcosa che ci viene richiesto, «interferire» invece è andare a dire certe cose di propria iniziativa, inserirsi in una controversia, quando non richiesto. Ed a questo abbiamo cercato di attenerci.

Quando vigeva in maniera rigorosissima il segreto istruttorio, tutto ricadeva sotto segreto istruttorio. E quando ho detto: è possibile che valga solo per noi il segreto istruttorio, mi è stato risposto che il segreto istruttorio per noi è vangelo, e quindi non potevamo in alcun modo valutare quanto era coperto dal segreto istruttorio. Quando ho parlato del comportamento delle Forze armate, io mi riferivo a quello dei vertici, non di tutti, perchè in tutte le organizzazioni ci possono essere stati degli sbagli; quando lei lamenta la faccenda relativa alle persone che si trovavano nella centrale operativa di Marsala, io ho riconosciuto errori, leggerezze, sbagli, ma devo dire che questo l'abbiamo spiegato bene, accennando anche a che cosa ciò era, almeno in parte, attribuibile: motivazioni che, se non ci giustificano, fanno almeno comprendere meglio gli inconvenienti che lei ha evidenziato. Perchè, ad esempio, con una prima domanda si chiedeva chi fosse il capo, ed allora si rispondeva chi era il capo, dopo alcuni mesi si voleva sapere anche chi era l'operatore al radar, dopo un altro lungo periodo di tempo si voleva sapere chi stava nella centrale in quel momento, e dopo altri anni ancora si volevano conoscere i nomi di tutti quelli che c'erano e di quelli che non c'erano ma erano in forza alla centrale, e così via.

Dicendo questo, mi spiego, non voglio giustificare nessuno. Siamo e vogliamo essere severi per quanto riguarda queste leggerezze. Diciamo che sono cose in parte comprensibili e poco influenti circa il problema, ma che riguardano l'inquisizione amministrativa interna.

PRESIDENTE. Le sono grato di questa risposta, ma vorrei ribadire con forza il fatto che non si tratta di uno scontro tra periti. Lei ad un

certo punto ha detto - me lo sono appuntato - «gli altri periti della Magistratura sono forse più capaci di cercare la verità di noi»? La nomina dei periti della Magistratura non ci compete, ne risponderanno i periti, e le vostre controperizie saranno rispettate. Questo non è un problema. Ho il dovere oggi di domandarle questo: lei copre un periodo di nove anni e lo copre con la responsabilità attuale. L'Aeronautica militare nel 1988, quando si è trovata di nuovo immersa in questi problemi, ha nominato una commissione di quattro alti ufficiali, generali, per rivedere tutti questi otto anni.

PORTA. È stato il ministro Zanone a chiedere l'indagine amministrativa.

PRESIDENTE. Prima di ciò il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ha incaricato questi quattro generali, del secondo, terzo e quarto reparto ed anche del sesto, di formare una commissione presieduta dal generale più anziano per vedere di raccogliere tutti gli elementi utili. Dopo ci fu la relazione Pisano. Non intendo suggerire niente; se la Difesa oggi volesse fare un suo approfondimento, lo faccia, ne ha tutta le facoltà, perchè se affluiscono più elementi di verità sia a noi che alla Magistratura, non può che far bene. Oggi però l'audizione ha un altro scopo: vogliamo risalire a questi nove anni. A suo giudizio, vi sono stati elementi che sono stati di ostacolo anche da parte esterna?

In questo Paese i problemi si aprono e non si chiudono mai; si aprono le stragi e non si chiudono, tra dodici giorni dobbiamo celebrare il ventennale della strage di Piazza Fontana e presto celebreremo quello della strage di Brescia. Non si chiude nessun problema, questo è un periodo di nove anni. La nostra Repubblica ha bisogno di chiudere i problemi nella verità. Questo è il compito della Commissione. Se ci aiutate, ve ne saremo grati, non è una lotta che facciamo a voi. Voi avete l'interesse a aiutarci a trovare la verità, perchè il giorno che si chiude un problema le Forze armate usciranno ingigantite nella riconoscenza del paese, anche i Servizi se ci aiuteranno otterranno la riconoscenza del paese. Voglio dire che non siete sotto attacco ma che il paese ha bisogno di verità e ci dovete aiutare. Ci potete aiutare dicendo come giudicate questi nove anni, questa vicenda e la ragione per cui non abbiamo acquisito elementi sufficienti. Perchè, quando si è cominciato a esaminare con forza l'ipotesi missilistica, questa non è stata approfondita all'epoca? Perchè il problema della bomba è stato così poco discusso? Perchè certe perizie non sono state guardate con quella attenzione con cui dovevano essere esaminati problemi di questo tipo?

CASINI. Vorrei inserirmi sulle considerazioni del Presidente. Intendo andare un po' controcorrente. Sono grato all'ammiraglio perchè credo che non serva a questa Commissione una sorta di compiacenza o di inutile reverenza verso questa o l'altra tesi.

In questa sede abbiamo bisogno per il nostro lavoro - che certamente non è facile come il Presidente sa e come giornalmente egli stesso constata in prima persona - di conoscere chiaramente quali sono le idee che della vicenda si sono fatti coloro i quali vengono chiamati a

deporre. In questo senso, signor ammiraglio, non soltanto a titolo personale le esprimo gratitudine perchè la sua audizione sta risultando non burocratica e formale e ciò è importante perchè la burocrazia e la formalità ci ha finora fatto perdere molto tempo. Lei ci ha espresso la sua idea che rapidamente riassumo ai fini della domanda che le rivolgerò. Lei ha constatato che non vi è una tesi prestabilita che le Forze armate sposano su questa vicenda e ritengo che la non precostituzione di tesi vada letta a 360 gradi e non a 180, nel senso che non si deve essere una tesi preconstituita in favore del missile ma non vi deve essere neanche una tesi in favore della bomba, salvo il prendere atto dell'esistenza di tesi ormai quasi generalmente considerate marginali; risulta ad esempio difficile ripetere oggi quanto fu affermato all'indomani dell'incidente, cioè che vi era stato un cedimento strutturale. Tutti ormai sono giunti alla conclusione che la tesi del cedimento strutturale *sic et simpliciter* risulta assai debole.

Come Commissione ci troviamo in grande difficoltà perchè da un lato non abbiamo alcun pregiudizio e siamo interessati - voglio ribadire ciò che ha già detto il Presidente - innanzitutto ad una valorizzazione della capacità delle istituzioni di leggere all'interno di una pagina oscura della propria storia e quindi siamo interessati più di ogni altro a far sì che dalla vicenda le istituzioni, a cui rivolgiamo il massimo rispetto possibile, e quindi innanzitutto le Forze armate, escano con il riconoscimento da parte del paese delle loro capacità e del servizio che giornalmente svolgono; d'altra parte però sorge un problema, perchè nella ricostruzione che cerchiamo di operare, fra tante difficoltà e forse, visto che non siamo tecnici del ramo, anche tra tante inadeguatezze personali da parte di ciascuno di noi, dobbiamo verificare che si sono manifestate molte contraddizioni oggettive che nessun commissario può far finta di ignorare perchè sarebbe sospetto che qualcuno fosse così strabico da non vedere che in alcuni momenti le contraddizioni sono addirittura verificabili a distanza di cinque minuti tra una dichiarazione e l'altra. Certamente vi è l'attenuante dovuta al fatto che sono trascorsi nove anni, però la Commissione ha un tema specifico su cui lavorare.

Il Presidente lo ha già detto chiaramente; non siamo chiamati a stabilire se si sia trattato di una bomba o di un missile e comunque noi democratici cristiani abbiamo avanzato una proposta, che ci riserviamo di formalizzare nel modo migliore, di ricorrere ad un'iniziativa peritale autonoma da parte della Commissione vista l'esistenza di alcuni nodi proprio a livello di perizie. La Commissione si muove su un terreno minato perchè, nel momento in cui è in corso un'indagine della Magistratura, sorge il problema di come impostare una nostra iniziativa; è un po' la stessa difficoltà in cui si sono trovate le Forze armate e che lei, signor ammiraglio, faceva presente poc'anzi quando diceva che prendere un'iniziativa in alternativa alla Magistratura poteva sembrare un vostro tentativo di interferire e di orientare i risultati delle indagini. Noi siamo la Commissione che deve indagare sulle cause che hanno impedito l'individuazione dei responsabili delle stragi e da parte del Parlamento ci è stato affidato il problema di Ustica.

Lei, signor ammiraglio, è stato rigoroso e serio perchè franco e di questo le siamo grati; e allora le chiedo secondo lei perchè a distanza di

nove anni non siamo ancora riusciti ad arrivare, con una qualche speranza di legittima possibilità di approdo, ad una definizione chiara del problema? Quali sono le cause che in questo caso hanno impedito l'individuazione delle responsabilità? Sono cause riferibili ad una incertezza dell'autorità politica, ad una difficoltà nell'ambito dei rapporti che vi sono stati tra Magistratura e Forze armate, all'inefficienza delle Forze armate stesse o di alcune branche di esse? Lei stesso ha riconosciuto che vi sono stati ritardi ed inefficienze. Mi rendo conto che lei farà più fatica ad esprimersi in ordine a questo problema generale, ma è questa la domanda che le rivolgiamo perchè esula dal problema specifico di quanto avvenne quella notte ed investe invece in maniera più diretta i compiti della nostra Commissione.

PORTA. Premetto che questi argomenti mi interessano particolarmente, perchè tengo a sottolineare che non vi è stata e non vi è, da parte nostra (e se abbiamo dato questa impressione la voglio dissipare) nessuna costruzione di argini per difenderci, per formare «quadrato»; non è, nè vi è stato, un simile atteggiamento, almeno da quando ricopro la mia attuale carica. Non siamo cioè partiti, nè partiamo, dal deprecabile presupposto di dover lavare i nostri panni sporchi in casa; è questo un criterio che abbiamo abbandonato da molto tempo, anche se ci viene ancora addebitato. Quando mi si dice che le Forze armate non devono difendersi perchè non sono attaccate, dico che non abbiamo mai tenuto, almeno nelle intenzioni, un atteggiamento difensivo, ma abbiamo soltanto voluto precisare la nostra opinione in ordine ad alcune inesattezze, alcune apparenti contraddizioni, situazioni esposte in maniera non reale da parte dei giornali o di altri. Un atteggiamento difensivo da parte nostra in questo momento non esiste - e voglio affermarlo con assoluta franchezza - perchè in un giallo nessuno più del presunto assassino, che sa di essere innocente, ha interesse a scorporare la verità. Tutto il nostro operato quindi è stato rivolto non a difenderci ma a cercare la verità. E vogliamo trovare la verità.

L'onorevole Casini mi rivolge una domanda fondamentale per la Commissione relativa al fatto che dopo nove anni ancora non si sa di che cosa si sia trattato. Se mi è consentito vorrei rispondere in due modi diversi, come capo di Stato Maggiore della Difesa e come semplice cittadino. Come capo di Stato Maggiore della Difesa devo innanzitutto rilevare che la statistica mondiale relativa agli aerei caduti senza una causa accertata è elevata. Stabilire con assoluta certezza la verità circa la caduta di un aereo è di per sè chiaramente difficile e andando ad esaminare inchieste relative ad altri incidenti, recenti e meno recenti, si può constatare come la caduta di un aereo possa anche dipendere non da una causa precisa, ma dalla concomitanza di più cause: vibrazioni anomale, esplosioni interne, fatica dei materiali, turbolenza, fenomeni di risonanza innescati da cause accidentali, decompressioni improvvise; tutto può concorrere in un tragico evento. I fatti possono quindi essere tanti e non è detto che alla fine di un'inchiesta di possa andare oltre ad una causa presunta. Tuttavia, fra tutte queste diverse cause, quella che dovrebbe emergere in maniera più rapida e più sicura - ed abbiamo visto che ciò è accaduto per l'aereo caduto in Giappone e per quello caduto nel Golfo Persico,

nonostante la grande potenzialità dei servizi segreti coinvolti - è quella connessa con lo scoppio di un missile.

La caduta di un aereo per il lancio di un missile è una cosa così eclatante che coinvolgerebbe tante persone a tanti livelli, e, quindi non solo il vertice: non è una questione di palazzo ma una questione molto vasta. Questo non significa che lo escludo. Dico soltanto che, considerati i vari motivi che possono aver oscurato la nostra capacità di certezza, forse, fra le varie ipotesi, quella che avrebbe dovuto resistere di meno ad una copertura, avrebbe dovuto essere quella del missile. Comunque potrei anche dire - se a qualcuno interessasse, ma naturalmente non interessa a questa Commissione - perchè non credo che si tratti di un missile. Così, se a loro interessasse sapere la mia opinione sulla perizia del famoso - ma non è poi tanto famoso - Macidull in America, potrei dirvi il perchè non credo a quello che lui ha detto.

Ma mi è stata fatta una domanda e vorrei dare una risposta anche come semplice cittadino, perchè come semplice cittadino sono oltremodo preoccupato anche io di questo stato di fatto che preoccupa la Commissione, e sono talmente preoccupato che anche io chiedo che i miei rappresentanti in Parlamento riescano a trovare la verità. Con la mia testa limitata, io ho visto però una cosa; che all'inizio di un tragico evento sembrano avere il sopravvento coloro che non cercano la verità, ma una verità; si trovano tutti gli indizi in una certa direzione, ci si innamora di una soluzione, che magari è quella pensata, desiderata, voluta, di comodo, o più adatta a catturare l'immaginario collettivo della gente, non lo so, e si cerca tenacemente di andare avanti su quella verità. Quando alla fine, dopo anni di ricerca, si scopre che questa verità è labile e poco consistente, allora si comincia a dire che c'è stata tutta la catena delle inadempienze, delle coperture, delle congiure eccetera. Ma questo, ripeto, lo dico come semplice cittadino. Se all'inizio si guardasse in maniera obiettiva, si prendessero in esame tutte le possibili opzioni, le si mettessero come prima cosa, su una medesima linea di probabilità, per scegliere poi la linea d'azione senza alcuna preconcepita preferenza ed alcuna idea prestabilita, forse in quel momento iniziale si potrebbe effettivamente ragionare meglio con maggiore obiettività ed equità ed arrivare meglio alla verità.

ZAMBERLETTI. Ringrazio l'ammiraglio per la franchezza con cui ci ha parlato questa mattina e sono convinto che lei si fa carico come noi di un problema, che è il problema vero e centrale del nostro lavoro: quello di cercare e di raggiungere la verità. Dopo dieci anni l'obiettivo della nostra Commissione parlamentare è di far luce sulle stragi, quindi anche su questo terribile evento. Credo che la sua franchezza sia estremamente importante perchè noi cerchiamo la collaborazione dalle Forze armate. Lei ha detto che tante volte si cerca una verità e non si cerca la verità. Noi per la verità siamo davanti a tre ipotesi. Collega Casini, devo dire che io non mi sento di scartare nessuna delle tre, perchè per esempio del T4 si è trovato anche nel ATR42 che è caduto a Conca di Crezzo, però questo è un versante che non abbiamo ancora esplorato. Il collega Casini ha parlato perchè vi sia non una controperizia, ma una valutazione nostra nei tempi e nei modi che la Commissione sceglierà. Per capire chi è colpevole bisogna capire che cosa è

successo, se no non si è in grado di distinguere le responsabilità. Finchè si continua a dire che tutte le ipotesi sono aperte è estremamente difficile capire chi è responsabile, perchè a seconda delle diversità delle ipotesi si presentano delle responsabilità che sono diverse. L'ammiraglio ha detto anche che si è data importanza a dettagli insignificanti - ed è vero - e quindi c'è stata confusione nella discussione su questo. Noi abbiamo il dovere di esaminare tutti i dettagli per scorporare i dettagli che non hanno importanza dai dettagli che vanno chiariti perchè noi non riusciremo a scartare nessuna delle ipotesi se non riusciamo a dare un valore particolare a tutti i dettagli. Il Presidente ci ha ricordato il problema delle presenze nel centro radar di Marsala; devo dire che, se fra dieci anni dovessimo ricostruire chi è presente questa mattina sulla base dei fogli di presenza, perchè ci fosse l'importanza di capire chi aveva seguito questa testimonianza, probabilmente ci troveremmo nei guai anche noi come chi ha ricostruito le presenze di Marsala. Ecco perchè io questo lo ritengo un dettaglio insignificante.

PRESIDENTE. Siccome il magistrato non dopo nove anni, ma nel mese di ottobre 1980, ha sentito il comandante del centro radar di Marsala a memoria fresca...

ZAMBERLETTI. Però secondo me questo è meno significativo di altri dettagli che mettono in evidenza un aspetto. Vede, ammiraglio, c'è l'inchiesta della Magistratura e voi dite di non avere la disponibilità degli elementi. Però ci sono state due inchieste amministrative e credo che ci sia una responsabilità dell'Esecutivo nel non aver in queste due inchieste amministrative, quelle del Governo, chiamato chi poteva essere poi sospetto, o comunque coperto da un'ombra, a collaborare fino in fondo per chiarire tutta una serie di dettagli, che in qualche modo hanno poi depistato e inquinato anche la ricerca non solo del magistrato, ma anche della Commissione. Le due inchieste sono quelle della commissione Pratis e della commissione Luzzatti, non parlo dell'inchiesta della Magistratura. Le sollevo il problema su cui in questa Commissione io mi sono impuntato. In questo periodo è soprattutto sull'ipotesi del missile che abbiamo lavorato, perchè l'ipotesi della bomba non coinvolge assolutamente l'Aeronautica, la difesa aerea; manca poi l'ipotesi del cedimento strutturale. Per lanciare un missile aria-aria ci vogliono due cose: il missile e l'aeroplano. L'ipotesi del missile si basa sull'esame dei reperti e dell'aereo; per l'aeroplano contano i dati dei radar della difesa aerea e degli strumenti di osservazione. Ebbene, solo adesso - ma non abbiamo ancora finito - noi stiamo cercando pazientemente di ricostruire tutte le tracce che da mezz'ora prima a mezz'ora dopo c'erano nell'aria, dando un nome e cognome ad ognuna di queste tracce. Infatti anche le commissioni che hanno lavorato - e parlo della commissione Blasi - ci fanno capire che intorno a queste tracce c'è una confusione, e poi le citerò un caso particolare. Infatti dire che la traccia è amica nella fattispecie non ci serve, perchè amico è anche un F14, un DC9 della Bea, un DC9 della Air-Malta, e anche un F14 o un F104, o un Tornado.

Quindi, il vero problema che esisteva per il magistrato e per noi era quello di stabilire, non tanto che non vi fossero aerei amici o nemici,

quanto che non vi fossero nell'area aerei militari perchè i missili partono dagli aerei militari e non da quelli civili. Lei avrà visto che, a seguito di alcune audizioni, il giorno dopo sulla stampa si leggeva che un aereo (un Mig, un Jet o altro) seguiva il DC9, il che generava enorme confusione.

Se però andiamo a vedere, ci accorgiamo che quasi sempre questa confusione non nasce nè dalla fantasia dei giornalisti, nè dai commissari, quanto piuttosto dalla poca chiarezza dei dati che si leggono. Pertanto, la lettura chiara dei dati è importante e direi che per farla vi è stato molto tempo perchè l'ipotesi che vi potesse essere un altro aereo nelle vicinanze del DC9 è stata avanzata non anni dopo, ma mesi dopo. Addirittura, vi è stato un colloquio a tale proposito tra il Ministro della difesa e quello dei trasporti. Se a quell'epoca fossi stato il Ministro della difesa, la prima cosa che avrei fatto sarebbe stata quella di indagare su chi c'era in zona al momento del disastro, non limitandomi soltanto a controllare la presenza degli aerei nemici perchè questo è importante soltanto ai fini della difesa aerea, ma non a quelli di questo tipo di ipotesi perchè il missile poteva partire anche da un aereo amico.

Lei avrà letto - se ne è parlato anche qui in Commissione - della eventuale presenza di un aereo che recava a bordo una personalità, che doveva venire in Italia e che poi ha cambiato direzione puntando su Malta. Però anche questo fatto non se lo è inventato la perizia Blasi, ma si evince dalla lettura che io faccio dei dati. Infatti, qui è scritto: «Traccia numero 11: trattasi molto probabilmente di velivolo a getto, non è sicuro se è velivolo civile in quanto manca l'indicazione del codice del *transponder*. Il codice di identificazione è 56, corrispondente all'identificazione di personalità. Posizione a sud della Sicilia». Ora è chiaro che questo aereo non poteva essere nell'area interessata perchè andava da un'altra parte, però, si tratta - come vede - di una informazione non del tutto chiara perchè Blasi ha ricevuto questi dati dalla difesa aerea; infatti, questi sono i dati forniti dal centro radar di Marsala. Ebbene, a questo riguardo io mi sono sempre chiesto come fa un centro radar per un aereo di cui non ha la risposta al *transponder* e di cui non possiede il piano di volo, perchè se non entra nel nostro spazio aereo, esso manca, a sapere che esso trasporta una personalità. Io infatti, posso sapere se si tratta di un aereo con a bordo una personalità da due elementi, ossia o da una eventuale interpretazione della risposta al *transponder* - anche se credo che ciò sia difficile perchè essa mi dice che aereo è ma non chi trasporta - oppure da una indicazione del piano di volo. Dai dati in nostro possesso invece non si riesce a capire in base a che cosa il centro radar di Marsala riesce a dire che questa traccia 56, che è fuori dal nostro spazio aereo e che passa a sud della Sicilia, corrisponde ad una personalità. Da qui lei può capire come da un dettaglio, non chiarito, si possano ingenerare nel magistrato, in una Commissione d'inchiesta e negli organi di informazione confusione ed anche degli strani sospetti. E questi non sono basati sulla sabbia, bensì su un dato che il centro radar di Marsala ha passato.

Le domande che le vorrei rivolgere a questo proposito sono due. La prima è la seguente: come mai nelle inchieste amministrative, il cui ruolo dell'Aeronautica poteva almeno per una delle ipotesi essere di primaria importanza, è stato invece così defilato, tanto poi da far sì che

ci è stato detto che in realtà tutta una serie di elementi per poter fare delle valutazioni non vi sono stati perchè non vi è stato un suo coinvolgimento? Inoltre, vorrei sapere come mai, davanti a questa ipotesi, che è stata una delle tante, la ricostruzione è stata così confusa, causando così una serie di disguidi, visto che si trattava di tutti i dati che erano in vostro possesso e quindi come mai è mancata una lettura ufficiale, valida per tutti, in grado di far sì che tutta questa confusione venisse fugata, dicendo, una volta per tutte: «a quanto noi avevamo visto, non vi era alcuna macchina militare nell'area limitrofa al DC9».

Lei inoltre ha parlato della questione - su cui la Commissione si è più volte soffermata - del Mig libico. Questo è uno dei casi in cui, non una superperizia, ma l'aver chiamato due periti di alto valore in questa Commissione ha chiarito anche a me, che avevo davanti carte che parlavano di avanzata decomposizione, alcuni dubbi. La presenza di due periti, che nessuno della Commissione ha contestato nella loro valutazione, ci ha cioè consentito di sentirci dire - e lo hanno detto a confronto con i periti che avevano fatto la perizia medico-legale sul corpo del pilota - che quel pilota non poteva essere morto da molte ore e che quindi l'aereo era caduto effettivamente molti giorni dopo il disastro del DC9. Si è trattato di un confronto prezioso e molto utile perchè a me, che avevo dei dubbi, li ha tolti. Ciò dimostra che l'accertamento della verità avviene smontando alcune versioni che possono essere il risultato di letture anche di documenti e carte importanti. Però a questo proposito, vi è una cosa che mi lascia ancora perplesso e che non riguarda la data, bensì un fatto. In sostanza, noi ci troviamo di fronte ad aereo che entra a 10 mila metri a ridosso del radar di Siracusa proveniente dalla Libia e che per un certo tratto entra anche nella zona coperta dal radar di Otranto. Ebbene, un aereo - parlo soprattutto del radar di Siracusa - che entra nel nostro spazio aereo a 10 mila metri e non viene visto, o come è stato detto viene visto ma non chiaramente riconosciuto, mi lascia un dubbio. Questa non è un'accusa nei confronti del sistema di difesa aerea, ma una valutazione sul sistema di controllo aereo. È vero infatti che vi è un buco in tale sistema, però vi sono anche stati due passaggi a 10 mila metri in zone coperte da radar che non sono stati visti. Ecco perchè io ho più volte insistito sulla quota perchè se un aereo entra a 200 metri di quota non lo vede neanche il radar più sofisticato, ma se entra a 10 mila metri e sfugge all'avvistamento da parte di due radar allora ciò pone un altro interrogativo, vale a dire che se in quel caso la difesa aerea non ha visto, poteva non vedere anche in occasione dell'incidente del DC9.

Non so se mi sono spiegato. In questo senso richiamo spesso la vicenda del Mig. Ho qualche incertezza sul problema della quota, perchè abbiamo sentito parlare più volte di quote diverse e questo è importante per l'affidabilità del nostro sistema. Sappiamo infatti che il nostro sistema di difesa aerea nel Sud aveva delle carenze.

PORTA. Non tante.

ZAMBERLETTI. C'erano dei dubbi e si svolgevano discussioni sul nostro sistema di avvistamento e di controllo, però è anche vero che certi problemi valgono sempre per le basse quote: per le alte la

questione non si dovrebbe porre. È importante conoscere questi aspetti, perchè abbiamo la lettura della scatola nera da parte libica.

PRESIDENTE. Ma anche da parte nostra: esiste un *flight recorder*.

ZAMBERLETTI. Questo aspetto è molto importante proprio ai fini di quella che era l'affidabilità del sistema nel 1980. Il nostro modo di procedere vuole essere quello di una Commissione che cerca di sceverare tra dettagli che non hanno importanza e dettagli che potrebbero averne e che ci servono per disegnare un quadro molto chiaro di ciò che volava quella sera sciagurata, in modo da passare poi ad altre ipotesi.

PORTA. Sarò molto breve e, se la risposta non la soddisferà, me lo dica, in modo che aggiungerò subito altre precisazioni.

Circa l'atteggiamento del comandante del centro radar di Marsala, poco dopo l'evento, in effetti lei ha ragione, perchè la prima perizia Luzzatti fece qualche osservazione critica sul comportamento dei militari all'epoca. Ci sono stati dei ritardi e delle prudenze eccessive, legate naturalmente al fatto che il radar era inserito nel sistema Nato-Nadge e quindi c'era una certa sensibilità a proteggerne i dati tecnici ed a chiedere al Ministro l'autorizzazione preventiva a concedere informazioni. Ciò ha comportato tempi lunghi, ritardi, discussioni e lettere varie. Posso capire quindi che all'inizio il comandante di quel centro radar abbia risposto solo all'indispensabile, senza fornire i particolari; ma questo è avvenuto solo all'inizio.

A proposito della ricostruzione chiara delle tracce, lei ha ragione, però deve mettersi nei nostri panni. Una volta stabilito che entro il raggio di 70 km dall'incidente non vi era nessun aereo, nè amico, nè nemico, nè militare, nè civile, è chiaro che tutto il resto veniva considerato non pertinente e pertanto non interessava. Ma appena la Commissione ha fatto sapere che invece altri elementi interessavano, credo ci siamo attivati immediatamente per fornire tutti i dati che si potevano ricavare ad anni di distanza. Mi ha detto il generale Pisano che è stato realizzato un quadro generale, che a me tra l'altro sembra corretto. Voglio anzi precisare che esso è perfettamente identico, almeno per alcuni aspetti, a quello che fu elaborato e trasmesso il giorno dopo l'incidente, quando lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, che a quell'epoca era responsabile anche del traffico aereo, si chiese immediatamente se non vi fosse stata una collisione, che sarebbe infatti rientrata nell'ambito delle sue responsabilità.

Allora fu realizzata subito una ricostruzione e si vide che la collisione era da escludere. Per questa ragione furono prese sotto gamba altre diverse ipotesi, perchè quella della collisione era l'unica - secondo i responsabili dell'Aeronautica - che avrebbe potuto coinvolgere la loro responsabilità. Ora la ricostruzione delle tracce è stata fatta; l'ho vista personalmente e controllata per verificare eventuali contraddizioni. Tuttavia devo sempre ricordare che certe ricostruzioni sono molto difficili: basta una differenza di poche decine di secondi e ci si sposta di alcune miglia.

ZAMBERLETTI. Ecco perchè è importante stabilire se un fatto è avvenuto venti minuti prima o dopo. Una traccia può essere infatti perduta.

PORTA. Ma all'epoca a noi non importava verificare la situazione aerea due ore dopo l'incidente. Se questo importa agli inquirenti, allora cerchiamo e forniamo anche questi dati.

Passando al problema della commissione Blasi, non mi risulta che essa abbia chiesto la collaborazione dell'Aeronautica militare dal punto di vista tecnico. Nella commissione c'era un pilota, non militare ma civile.

PRESIDENTE. Era il comandante Mosti.

PORTA. Non conosco la faccenda del vip 56 e quindi non vorrei dire cose inesatte.

PRESIDENTE. La commissione Blasi ha voluto rifare tutti gli esami per contro proprio, senza dipendere dall'Aeronautica.

ZAMBERLETTI. Però riporta le tracce del radar di Marsala.

PRESIDENTE. C'è la doppia lettura, della commissione Blasi prima, e dell'Aeronautica dopo.

PORTA. A proposito del Mig 23, non abbiamo avuto il minimo dubbio che il fatto fosse accaduto il 18 luglio. Il capo di Stato Maggiore di allora saltò sulla sedia. Non è infatti normale che un aereo nemico o comunque non avvistato ed identificato riesca a fare una cosa simile: successe un pandemonio. Era ovvio che fosse accaduto il 18 luglio, anche perchè subito dopo ricevemmo la «nota verbale diplomatica» in arabo da parte dei libici che affermavano trattarsi di un loro aereo. Tale nota dichiarava che il velivolo non era partito direttamente dalla Libia, ma si era staccato da una esercitazione in corso. O meglio, era partito, mi sembra, da Bengasi per un'esercitazione insieme ad altri aerei e poi, invece di rientrare, aveva cambiato rotta, dirigendo a nord. Il fatto che non sia stato avvistato, anche se si era al limite delle possibilità dei radar, ha scioccato a quel tempo l'Aeronautica.

PRESIDENTE. Il vice capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ha parlato, per questa vicenda, di mortificazione dell'Aeronautica.

PORTA. Tuttavia, trarre da questo episodio un'indicazione delle efficienze o deficienze della difesa aerea a sud sarebbe sbagliato. Quando si dice che il radar di Marsala era vecchio e di poco conto, bisogna fare attenzione, perchè questo giudizio si riferisce al livello tecnologico, e bisogna capirne il vero significato. Voglio spiegarmi. Ho assunto il comando della seconda divisione navale nell'ottobre 1980 ed ho avuto modo di condurre molte esercitazioni nel canale di Sicilia e di Sardegna. Ho potuto allora verificare, che il radar di Marsala era perfettamente capace di localizzare, di scoprire e di seguire i bersagli.

Quando si afferma che non era moderno, che era antiquato, si parla della mancanza di alcune tecniche avanzate (scalamento di frequenza, impermeabilità al disturbo, sofisticazioni varie eccetera) che i radar hanno attualmente e già avevano allora. Ma il radar di Marsala era in grado di assolvere ottimamente la semplice funzione di scoperta, tracciamento ed identificazione dei bersagli.

ZAMBERLETTI. Soprattutto ad alta quota.

PORTA. Certo, le possibilità sono ridotte a bassa quota, il nostro sistema di difesa aerea nel sud non era aggiornato rispetto allo stato tecnico di allora, ma la capacità di scoprire a quota medio-alta esisteva tranne, ripeto, nel famoso Vallo Calabro-Lucano, che veniva infatti utilizzato da tutti per penetrare facilmente nello spazio aereo. Anche quando gli americani durante le esercitazioni attaccavano, utilizzavano quel buco, che in seguito è stato coperto con il radar di Crotone e che allora era eliminabile solo con la collocazione appropriata di una «nave picchetto radar».

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Ammiraglio Porta, cercherò di essere calmo e misurato e, pur apprezzando la passione con cui lei ha fatto la sua orazione, qualcosa vorrei dirle. Lei infatti ha detto che tra i depistatori possibili e potenziali, accanto ai sospetti - come dice lei - nei confronti dei militari, occorrerebbe mettere anche altri soggetti, come le reti televisive, i giornalisti, gli avvocati di parte, i dirigenti Itavia, i politici impegnati nel caso e (perchè no?) i medici ed i periti, lasciando ovviamente alle altre categorie il compito di dire la loro.

Siccome mi ritengo un politico impegnato nel caso, e non dal momento in cui è stata costituita questa Commissione, vorrei sommessamente dire che è ovvio che se sbaglio pago, nel senso che in Parlamento mi ci manda una parte del popolo italiano ed ogni cinque anni vi è un verifica nella quale, se ho sbagliato, pagherò. La funzione che mi viene delegata dal popolo italiano mi impone però, senza innamorarmi preventivamente di alcuna tesi, di cercare di capire ciò che è avvenuto. Francamente, a distanza di nove anni, alcune considerazioni di base per la nostra attività, che non è quella affidata ai magistrati, nè quella della ricerca della verità tecnica, ma quella piuttosto di accertare le disfunzioni, le eventuali coperture, le eventuali inefficienze e tutto ciò che ha accompagnato questo evento, sento di doverle fare, vivendo personalmente ed in maniera forte questa responsabilità. Dico ciò anche perchè un aereo è caduto, ci sono state 81 vittime e, se a distanza di nove anni siamo ancora in queste condizioni, è perchè non tutte le cose che potevano essere fatte, come accertamento nell'immediatezza dei fatti, sono state realizzate. Questo mi sembra di poter dire, senza sposare preventivamente alcuna tesi.

PRESIDENTE. Vorrei anch'io esprimere questo concetto a nome della Commissione e dell'intero Parlamento.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Sono sinceramente un po' imbarazzato a farle delle domande perchè lei ha detto di non avere gli elementi tecnici in quanto non ha letto le relazioni.

PORTA. Ho però delle opinioni precise.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Le opinioni le abbiamo tutti e le vogliamo verificare. Lei però ha dichiarato di non aver letto le relazioni Pratis e Blasi, nè la relazione della commissione Luzzatti; ha detto di non aver svolto alcuna inchiesta di carattere tecnico ma di essersi fatto delle opinioni. Vi sono alcune cose che vorrei chiederle.

Traspare in maniera chiara dalla sua relazione il dubbio sulla capacità degli esperti. Parla ad esempio di Macidull definendolo come «presunto famoso», ma che non lo sarebbe affatto. Su cosa si basa questa affermazione? Ha detto poi che bisognerebbe andare a vedere la competenza e la capacità dei periti della commissione Blasi: a questo punto, vorrei sapere quali dubbi lei è in grado di elevare su questi periti. Ha poi parlato di un'altra perizia, credo riferendosi alla controperizia della Aeronautica militare (di cui peraltro non abbiamo ancora capito esattamente la funzione ed il valore).

PRESIDENTE. Non è una controperizia!

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Ha poi detto che intende assumersi tutte le responsabilità, e questo le fa molto onore. Vorrei però farle un piccolo avvertimento, sempre con il senno del poi. Abbiamo infatti avuto molti casi di strane affiliazioni ai vertici militari, per cui le suggerirei di assumersi le proprie responsabilità e non quelle dei predecessori.

PORTA. I Servizi però non dipendono dallo Stato Maggiore della Difesa.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Certo, ma non è successo solo nei Servizi, purtroppo. Comunque, queste riflessioni che lei ha fatto sono state seguite dalla dichiarazione di essere aperto a tutte le ipotesi, in quanto non ha potuto svolgere una vera e propria indagine - e questo lo capisco - in presenza di una inchiesta della Magistratura. Riferendomi però ad una cosa che lei ha scritto in passato, cioè un anno fa, le voglio ricordare che lei ha anche detto che fino ad allora la Magistratura aveva interrogato i rappresentanti dei vertici delle Forze armate soltanto in quanto testimoni, non essendovi imputazioni. Adesso qualche imputazione nei confronti, ad esempio, di coloro che erano presenti nella sala radar quella sera è stata elevata.

Le vorrei allora chiedere una serie di cose. Innanzitutto vorrei chiederle se ci può fornire qualche ulteriore chiarimento sulle sue perplessità in ordine ai periti, cioè sia circa Macidull che i periti della commissione Blasi. Mi riferisco anche alla sua idea che ci siano stati da parte di qualcuno dei tentativi di alzare un polverone - chiamiamolo così - e della sua intenzione di affidare il tutto ai tecnici ed agli esperti; infatti, lei poi mette in discussione alcuni esperti che qualche nome almeno in questi anni hanno portato ad individuarlo. Capisco molte delle perplessità, delle remore e delle difficoltà che lei trova nell'arrivare al nocciolo della questione, ma dicendo che tutte le ipotesi sono aperte mi sembra che lei ponga le Forze armate in uno stato di

collaborazione effettiva, che quindi deve riguardare l'accertamento delle inefficienze, delle negligenze e - come lei ha scritto - anche delle coperture che ci sono state.

PORTA. Non ho parlato mai di copertura!

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Le posso citare le parole da lei usate: « ... possa aver taciuto, detto cose inesatte, ... ». Cito ciò che lei ha scritto!

PORTA. Lei ha detto che allargare il ventaglio dei depistatori è un po' artificioso. Io non posto una questione teorica, perchè chiunque parla su una determinata questione può, consapevolmente o inconsapevolmente, indurre in una direzione anzichè in un'altra. Non volevo fare alcuna valutazione, però mi sembra strano che i depistatori possano individuarsi soltanto tra i militari. Occorre peraltro chiedersi anche cosa significa depistaggio. Depista chi sa la verità e mette gli altri fuori strada: ma se la verità non la si conosce? Come si fa allora a sapere chi è che ha messo fuori strada? Si saprà esattamente quando si scoprirà la verità e si capirà quindi chi ha tentato di nascondersela. Si parla ad esempio del depistaggio cosiddetto Affatigato (non conoscevo prima la faccenda), e si dice che chi parlò di Affatigato avrebbe voluto depistare per allontanare l'ipotesi del missile. Ci si dimentica di dire che questo depistaggio è avvenuto subito dopo l'incidente, quando del missile nessuno pensava minimamente di parlare. Pertanto, non è possibile che egli avesse l'intenzione...

PRESIDENTE. Il depistaggio Affatigato aveva altre intenzioni. Piuttosto, ci risponda sulla questione della qualità dei periti, ed in particolare di Macidull.

PORTA. Io sono un esperto radar; ho collaborato al progetto di radar anche avveniristici; sono stato in Inghilterra per molto tempo, e quindi mi ritengo un esperto nel settore. Ebbene, questo Macidull non l'ho mai conosciuto. È attualmente inserito nella Faa che è funzionalmente correlata con le compagnie aeree, anche perchè le regole della *Federal Aviation Administration* (Faa) sono importanti per le società, e che è collegata anche con chi fabbrica gli aerei, perchè vi sono delle regole che vincolano i costruttori, stabilendo quello che si può fare e quello che non si può fare. Quindi, il fatto che si sia pensato di andare in America, quando il radar è di costruzione inglese ... mi pare poco comprensibile. Mi chiedo perchè non sia stato giudicato preferibile rivolgersi in Inghilterra alla Marconi, dove probabilmente avremmo potuto avere risposte più precise. Secondo, siamo i massimi costruttori di radar per il controllo aereo, il radar della Selenia è presente, mi sembra, in una quarantina di Paesi. Allora, l'andata in America effettivamente suscita perplessità, non dubbi, ma perplessità.

Poi mi risulta, ma non sono sicuro, che, a parte la *National Transportation Safety Board*, la perizia della *Federal Aviation Administration* non è stata richiesta dal perito, e neanche dalla commissione

dei periti o dal giudice. Non so neanche cosa abbia visto, nessuno di noi lo sa, questo signor Macidull.

PRESIDENTE. Risulta direttamente che il nastro della *National Transportation Safety Board* fu portato al giudice dagli esperti della commissione Luzzatti. Di questo ve ne posso dare atto, ho parlato personalmente con i giudici, ricevettero risposte ufficialmente in quella sede. In quel momento Macidull lavorava come esperto al *National Transportation Safety board*.

PORTA. Macidull dice cose stupefacenti. Dice che l'aereo era uno oppure che erano due, che comunque non erano americani. Questo mi lascia altrettanto perplesso. Non conosco un radar che possa dare una indicazione del genere. Mi chiedo come faccia Macidull a dire la velocità dell'aereo, quando sappiamo benissimo che non è stata misurata la quota e, quindi, il radar dà solo la proiezione orizzontale del percorso. Quindi, non può stabilire la velocità; invece la dice con precisione. Mi chiedo come faccia Macidull ad esprimere certezze senza conoscere quali fossero le condizioni di propagazione radar nella zona, che sono fondamentali in radar di 50 o di 25 cm, se le condizioni cioè fossero super standard, standard o sub standard. Non so se se ne è interessato, non mi risulta.

Non è venuto a vedere la sistemazione di questo radar, perchè molto dipende dal livello rispetto alla superficie del mare, dalla sistemazione, dalle interferenze locali, dai bersagli fissi che possono influenzare strascinati o ombre, tante cose. Quindi, senza vedere sul posto, la sua perizia perde di significato. Non mi risulta che Macidull conoscesse bene il radar Marconi; non dice se i *plots* avevano una chiara direzione di spostamento. Dico solo quello che so, non posso dire quello che non so. Non ho visto questi *plots*. Mi chiedo come faccia a dire che non c'è stata collisione; anche questa è una cosa stranissima; arriva a dire che possono essere stati due aerei, ma dice che non c'è stata collisione. Esclude il drone ma solo perchè i drone, dice, non lanciano missili, come se desse per scontato (e chi glielo ha detto?) che ad abbattere l'aereo sia stato un missile. Con tutte le mie conoscenze non riesco a capire come possa dire tutto questo, come faccia a dire che un aereo (o due aerei) nasce come un fungo, cioè compare improvvisamente e poi scompare, quando tutti sappiamo che un aereo non può nè nascere nè sparire ma che ha una traccia precedente ed una seguente. Ragioniamo col buon senso ...

PRESIDENTE. Mi permetto di interromperla perchè ritengo che lei ci stia dicendo cose interessanti che riguardano un suo giudizio. Lei esprime dei dubbi che l'Aeronautica, avendo adesso la conoscenza della perizia espressa da Macidull, può formalmente contestare. A noi interessa solo sapere che lei ritiene che questa perizia possa essere ridiscussa in sede tecnica.

PORTA. Certo.

PRESIDENTE. Si tratta di un vostro diritto e di un interesse nostro che venga, sarà interesse del magistrato e dei suoi periti. Prendiamo

atto di quanto ha dichiarato. Lei ritiene che vi siano approfondimenti da fare in questa materia.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. I periti della commissione Blasi?

PRESIDENTE. È la stessa cosa.

PORTA. Intanto vorrei dire perchè, avendo ricevuto il 26 agosto di quest'anno le osservazioni dello Stato Maggiore dell'Aeronautica sulla perizia Blasi, le ho tenute per me. Mi sembrava fosse il comportamento più giusto, di saggia cautela. Prima di tutto perchè, non avendo io la perizia Blasi, non potevo giudicare con tutti i termini del problema. Devo dire però che quanto è scritto nelle osservazioni dello Sma, per me almeno, è convincente e risponde puntualmente a quelle forti perplessità che avevo già espresse precedentemente, quando furono fatte anticipazioni giornalistiche. Inoltre, l'organismo militare non è ancora nel suo insieme imputato e non può fare controperizie. È assurdo farle. Quindi, questa perizia non poteva essere introdotta in alcun modo dentro i canali del processo istruttorio. Lo scopo poi che il ministro Zanone aveva enunciato nel dare al capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica queste osservazioni sulla perizia era quello di tenersi pronti nel caso che qualcuno ci avesse chiesto un nostro parere. Se la Magistratura ci avesse chiesto cosa pensavamo della perizia Blasi, l'Aeronautica sarebbe stata già in grado di rispondere.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. L'ha chiesto?

PORTA. No. Credo che abbia chiesto al Ministro di avere possesso di una copia del documento. Per quanto riguarda il merito della perizia Blasi, quali sono i punti di perplessità che io ho? Il primo è che si sono trovate delle tracce di Tnt e di T4. Ora, la mia esperienza dice - sono pronto a cambiare opinione se qualcuno mi convince - che queste tracce rimangono solo quando l'esplosivo deflagra, non detona. Quando detona, come succede alla testa di missile, la rapidità della trasformazione chimica è tale che non restano tracce del combustibile non esploso.

Si tratta ovviamente di una mia personale perplessità, della perplessità di un tecnico che ha delle conoscenze e che è pronto a confrontarle con quelle di altri.

Poi, ad un certo punto ho potuto annotare qualcosa sulle prove acustiche. Si dice che c'è un rumore e che questo rumore viene da fuori. Nessuno sembra evidenziare che questi (aereo e missile) erano due oggetti che viaggiavano uno a Mac 3 (tre volte la velocità del suono), l'altro a Mac 0,9, che è un poco inferiore alla velocità del suono. Quindi, per stabilire se un suono viene dall'esterno o dall'interno occorre la misura del *doppler*.

Di questo non si fa cenno. Comunque qualsiasi prova fatta, a terra, tra due oggetti non in movimento, ma statici, non ha alcun valore.

PRESIDENTE. La interrompo, ma a noi interessa non solo acquisire questi particolari ma anche la qualità dei periti.

Quando la perizia non sarà più soggetta a segreto istruttorio, l'Aeronautica militare potrà avere tutti gli elementi per far valere le sue osservazioni anche in sede giudiziaria. Quello che ci interessa è il suo giudizio secondo cui vi sono elementi di perplessità sulle conclusioni peritali.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. Le avevo chiesto il suo giudizio sui periti perchè mi sembrava che lei avesse messo in dubbio le loro competenze tecniche.

PORTA. Ho detto che ad un certo punto, posti di fronte a certe novità ci siamo domandati se eravamo noi ad essere così sciocchi e chi fossero quei periti, come semplice domanda a noi stessi. Io non posso però esprimere un parere su persone che non conosco. Loro comunque possono facilmente verificare le competenze di questi periti: chi sono e quale sia il loro *curriculum*. Io certamente non posso.

PRESIDENTE. Lei, signor ammiraglio, aveva prima affermato che che vi eravate domandati se gli altri fossero più capaci di voi a cercare la verità. Da qui è sorta in alcuni commissari la domanda se fosse vostra intenzione mettere in dubbio le capacità dei periti. Prendiamo comunque atto che lei afferma che alcune delle notizie rese pubbliche si prestano quanto meno a contestazioni dal punto di vista tecnico.

PORTA. Mi sono riferito a quel poco che so.

CIPRIANI. Signor ammiraglio, questa mattina lei ha fatto una specie di comizio introduttivo e, pur non avendo tutti gli elementi di giudizio perchè non conosce una serie di cose, ha esposto una sua versione molto chiara in favore della quale è partito lancia in resta e sta continuando a dare battaglia. Inoltre lei ha affermato che chiunque può essere un depistatore e che quindi anche noi, quando diamo una versione dei fatti, potremmo essere depistatori rispetto ad una verità che voi non conoscete. Non accetto di essere messo sullo stesso piano vostro perchè voi avevate gli elementi per cercare di capire che cosa era successo mentre noi non li avevamo; noi stiamo cercando di capire. Quelli che lei ha chiamato piccoli errori, negligenze, trascuratezze rappresentano una catena di avvenimenti che ci ha impedito appunto di arrivare ad avere una certezza.

Quando il generale Pisano ci dice nella sua relazione che Civilavia non gli aveva fornito i dati e poi risulta che tali dati li aveva lui perchè l'Itav dipendeva dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica, questo ci crea dei problemi; quando lo stesso generale Pisano afferma che a Borgo Piave era depositata una copia del nastro che però poi non viene trovata, questo ci crea dei problemi; quando durante l'esercitazione *Synadex* per regolamento avreste dovuto registrare manualmente ed invece non si trova traccia di tale registrazione, questo ci crea dei problemi; quando non si è in grado di ricostruire chi era presente in quella sala, il che è invece fondamentale, questo ci crea dei problemi.

Pertanto non accetto il suo modo di mettere tutti sullo stesso piano. Voi eravate in grado, se aveste voluto, di dirci che cosa era successo; potevate fin dall'inizio compiere un'inchiesta seria anzichè farla fare dal generale Pisano che a sua volta ha dovuto assumere su di sè il carico di responsabilità di tutte le negligenze pregresse. Devo dire che il generale Pisano è stato quanto meno più possibilista riconoscendo che vi erano stati degli errori e che certe cose si sarebbero dovute fare diversamente; lei invece è venuto qui a difendere in blocco la situazione.

Vorrei quindi a questo punto farle delle domande. Quando si svolge una esercitazione, che documentazione resta di essa? Ovviamente mi riferisco ad una documentazione dell'epoca in grado di indicarci l'ora di inizio e quella finale dell'esercitazione, chi ha partecipato all'esercitazione stessa e che tipo di operazioni sono state compiute. Resta di tutto ciò una documentazione agli atti che ci consenta di ricostruire quello che è successo allora e non di realizzare un'intepretazione oggi di quei fatti così come voi avete fatto?

PORTA. Signor Presidente, vorrei porre un problema in ordine alle modalità di comportamento. So benissimo che devo fornire delle risposte e lo farò, ma oltre alle domanda qui si stanno facendo delle dichiarazioni.

CIPRIANI. Dichiarazioni ne ha fatte lei all'inizio ed io sono stato zitto anche quando lei ha affermato che siamo, al pari degli altri, dei possibili depistatori. Ora dico che lei aveva le carte necessarie per dimostrare quello che era successo ed invece non lo ha fatto. Qui non si tratta di errori marginali ma di elementi che hanno impedito di verificare fino ad oggi la verità. Lei all'inizio ha fatto un comizio ed io non accetto che lei venga a dire a dei parlamentari che sono dei possibili depistatori perchè stanno cercando di capire quello che voi avete tenuto nascosto fino ad ora.

PRESIDENTE. Ho precisato fin dall'inizio le condizioni in cui intendevamo ascoltare l'ammiraglio Porta ed ho fatto presente all'ammiraglio stesso che non doveva pensare che la Commissione parlamentare avrebbe potuto porre in essere atti tali da mettere le Forze armate in condizione di reagire. Ho sottolineato l'esigenza del reciproco rispetto.

PORTA. La parola «parlamentare» nn l'ho mai usata.

PRESIDENTE. Prendiamo atto di questo. Ho soltanto voluto riportare, a nome della Commissione, la discussione su un piano di correttezza e credo che tutti dobbiamo restare nei binari che all'inizio abbiamo accettato.

La domanda precisa che le è sata rivolta dall'onorevole Cipriani è se, delle esercitazioni fatte, di qualsiasi tipo, rimanga una documentazione agli atti.

PORTA. Credo che su questo aspetto il giudice Bucarelli conosca già tutto. Mi sembra comunque di capire che qui si parli di esercitazioni di qualsiasi genere, non soltanto della *Synadex*.

CIPRIANI. Mi riferisco alle esercitazioni a fuoco, esercitazioni militari di tutti i tipi.

PORTA. È chiaro che ogni esercitazione, avendo la finalità di addestrare ed acquisire esperienze, viene seguita da un rapporto ben preciso redatto a tutti i livelli. Vi è un rapporto che può essere del comandante della nave, del comandante del gruppo o del comandante dell'unità a seconda che si tratti di esercitazioni navali, aeree o di terra. Vi sono poi, man mano che cresce la gerarchia, altri rapporti e commenti e questa documentazione viene tutta raccolta e conservata. La conservazione di tale materiale, (ad esempio, per le navi, l'attività in mare ed in porto, con rilevanza legale), viene annotata e conservata attraverso la registrazione nel famoso «giornale di chiesuola» di tutto quello che succede a bordo, compresi i lanci e le esercitazioni. Tale documentazione viene tenuta per un certo periodo di tempo dalla nave stessa per poi essere inviata agli archivi dei dipartimenti per la conservazione per un altro lungo periodo di tempo. Pertanto alla domanda rivoltami la risposta è: sì, senz'altro. Se poi mi si chiede per quanto tempo queste documentazioni vengono conservate ed in che mani, allora mi si consenta di riservarmi una risposta precisa perchè la situazione è differenziata a seconda del tipo di esercitazione e del tipo di unità militare.

CIPRIANI. Le faccio una domanda. Noi abbiamo agli atti un *notam*, emesso il 12 giugno 1980, che dice: «Si avrà un'esercitazione a fuoco nel periodo dal 25 giugno 1980 ore 00.1, sino al giorno 27 giugno alle ore 23.59 nella zona di Capo Teulada sino ad una zona di 50.000 piedi sul livello del mare». Era già stato chiesto al generale Tascio di spiegarci il significato di questo *notam* e il generale Tascio non è stato in grado di farlo. Ora io vorrei chiederle se esiste agli atti una documentazione che dica come si è svolta questa esercitazione, che tipi di tiri sono stati effettuati, quali navi o aerei hanno partecipato, perchè la risposta che lo Stato Maggiore diede a suo tempo rispetto a questo *notam*, che anche il Sismi notò essere particolarmente interessante, è molto generica, nel senso che ci si limitava a dire che il reparto aveva riferito che le esercitazioni erano terminate prima dell'ora dell'incidente di Ustica. Evidentemente questa è una risposta che a noi non può bastare. Io le chiedo se noi potremmo rintracciare presso la Marina e l'Aeronautica una documentazione che dica esattamente che cosa si è svolto quel giorno in quelle ore.

PORTA. Sono sicuro che la documentazione di quello che hanno fatto le navi certamente la può avere con valore giuridico; però devo dire una cosa che abbiamo già spiegato molte volte e che sono felice di poter ripetere. Il *notam* e gli avvisi ai naviganti sono qualcosa che mette in guardia sia gli aeromobili, sia le navi transitanti che in una certa zona ed in un certo periodo di tempo è in atto una certa esercitazione. La

durata dell'esercitazione evidentemente non si può stabilire esattamente nelle ore perchè dipende, quando si fa esercitazione a fuoco, se esistono delle interferenze con bersagli di passaggio, sgombrò del poligono, sicurezza, eccetera; in secondo luogo le condizioni meteo: a volte c'è scarsa visibilità, impossibilità di svolgere l'esercitazione; oppure inconvenienti tecnici che possono ritardare l'operazione, e quindi in genere il *notam* e l'avviso ai naviganti viene fatto per un certo periodo di tempo, più largo di quello strettamente indispensabile. Se poi si pensa che in genere le navi e gli aerei hanno tutto l'interesse a dimostrare che sono addestrati, che fanno le cose bene, e che cercano perciò di fare le cose rapidamente, nei tempi previsti, si capisce come quasi sempre l'esercitazione, almeno quando non succedono inconvenienti, termini prima della scadenza del *notam* o dell'avviso ai naviganti. Se non è possibile finire l'operazione nello spazio del *notam*, bisogna aspettare di emettere un altro *notam*. Comunque è necessario in primo luogo che lei dica quali documenti vuole, e noi provvederemo.

PRESIDENTE. Le chiedo, ammiraglio, su questo *notam* che da tempo ci interessa, se ci fa sapere che cosa sulla base di esso è effettivamente avvenuto quella sera, che forze furono impegnate, eccetera.

CIPRIANI. Io non mi accontento di una letterina.

PORTA. La dichiarazione di dove erano tutte le navi e tutti gli aerei alle ore 21.000 locali di quel 27 giugno è stata una delle prime cose che il giudice ha voluto in estrema sicurezza conoscere, ed è stata quindi fornita. Voglio dire soltanto che tutta questa documentazione ovviamente è in mano agli Stati Maggiori della Forza armata; io la prenderò e manderò loro quello che loro serve. Basta che sia ben circoscritto lo spazio e il tempo.

CIPRIANI. Io semplicemente le ho chiesto se esiste una documentazione dell'epoca e lei dovrà farcela avere, dopodichè le sue considerazioni non mi interessano.

PORTA. Ad esempio, c'è stato un punto che io come capo di Stato Maggiore della Difesa volevo chiarire perchè non era molto preciso che cosa avesse fatto una nave; l'ho chiarito, mi hanno mandato la fotocopia del documento originale che diceva esattamente quando la nave è entrata in porto e che cosa aveva fatto.

CIPRIANI. Le ho fatto la domanda perchè da più parti riscontro che c'era una esercitazione in quella zona, che non ci è mai stato spiegato chiaramente cosa fosse. Il ministro Lagorio ha rilasciato un'intervista a «l'Avanti» il 4 novembre 1988 e ha dichiarato: «Gli Stati Uniti e la Francia avevano allora alcuni loro reparti nel Tirreno»; si riferiva all'ora dell'incidente di Ustica. Poi noi abbiamo saputo che non vi era alcuna esercitazione; i francesi, interrogati sull'esercitazione navale, hanno mandato una risposta alla commissione Pratis che io giudico quanto meno limitata, non sufficiente, perchè loro si limitano a

dire che non c'erano esercitazioni di navi francesi o aerei francesi nella zona tra Ponza e Ustica e non forniscono nessun altro tipo di spiegazione. È evidente che a noi interessava sapere cos'era successo in un arco più vasto di territorio. Ho poi trovato sulla rivista dello Stato Maggiore della Marina del 1980 la dichiarazione che c'erano delle unità francesi che partecipavano a un'esercitazione proprio nei giorni 26 e 27, con tiri sotto costa diurni e notturni e le navi francesi poi si sono aggregate nuovamente alle forze nazionali. Io non penso che le navi francesi vadano in giro per il Tirreno per conto loro, sono aggregate alla situazione di una forza navale. Quindi queste navi poi si sono riaggregate con le forze francesi, e siccome i francesi ci hanno dato questa risposta, che io giudico assolutamente insufficiente, ciò dimostra che noi non abbiamo il quadro esatto di tutta la situazione in corso in quel periodo nel mare interessato dalla zona di Ustica. Quindi appunto io le chiedo un chiarimento sulla base di questo dato di fatto che io non considero un depistaggio, ma considero un modo forse di dare le informazioni che non capisce i problemi che noi abbiamo. Lei sarebbe in grado di fornirci un quadro più completo di quello che è successo in quei giorni e delle esercitazioni che erano in corso? Io ho qui una ricerca fatta da un ricercatore, Paolo Miggiano, che è poi uno degli esperti che assiste le famiglie dei caduti della strage di Ustica, che ha fatto una certa ricerca e ha ricostruito che c'era una realtà ben più vasta di presenza di forze. Lui dice che dal 5 al 17 maggio, ad esempio, la Francia ha partecipato alla grande esercitazione Nato in cui la portaerei americana Saratoga e la francese Foch partecipano all'esercitazione; dal 9 al 16 giugno un reparto di *mirages* F1 francesi partecipano assieme ad altri reparti all'esercitazione Tiger-Mit80. Il 16 e 21 giugno unità francesi partecipano all'esercitazione italiana ad inviti Tridente nello Jonio meridionale. Infine nel settembre 1980 la Francia partecipa alle grandi manovre Nato. Il movimento è molto più vasto; queste navi, non essendo oggetti di piccole dimensioni che si possono facilmente nascondere, o comunque facilmente muovere, hanno operato in tutta questa zona, erano presenti, e noi abbiamo sempre avuto risposte non chiare. Il generale Pisano, quando gli ho chiesto qualcosa di più preciso, mi ha risposto che non era compito della sua relazione andare ad indagare su questo.

Io non dico che il generale Pisano abbia voluto essere reticente a questo proposito, però, a questo punto io ho il problema di sapere e di capire che cosa più in generale era successo e quali movimenti vi erano. Io ho qui infatti dati desunti da riviste dell'Aeronautica e della Marina - quindi pubblicazioni ufficiali delle Forze armate - che indicano una realtà ben più complessa. Ed allora io le chiedo se è in grado di fornirci questa situazione.

PORTA. Se lei mi specifica esattamente l'arco di tempo e la zona geografica di interesse, cercherò di fornirle tutto ciò che mi è possibile. In proposito però voglio fare una precisazione. Poiché prima dell'inchiesta Pratis, ordinata dal governo De Mita, una delle critiche che era stata fatta era proprio la poca consistenza delle risposte straniere ai quesiti relativi ai movimenti delle navi non italiane, fu affidato proprio alla commissione Pratis il compito di acquisire informazioni certe e più

convincenti a questo riguardo. Ecco perchè tale richiesta era interministeriale e governativa, proprio per poter sfruttare in questo campo altri canali, che non fossero quelli esclusivamente militari. Io non conosco i risultati dell'inchiesta Pratis, ma temo che, per quanto riguarda le forze straniere, più dei risultati cui essa è pervenuta, avvalendosi anche di tutti i canali diplomatici, io non possa fare. Comunque, per quanto riguarda la parte nazionale, se lei mi indica esattamente i limiti di tempo e di spazio, le assicuro che le farò avere tutti i dati di cui dispongo.

CIPRIANI. Possiamo indicare, come limite di tempo, quello che va dal 15 giugno ai primi di luglio.

PRESIDENTE. Io sarei dell'avviso di restringere l'arco di tempo ai due giorni precedenti fino ai due giorni successivi il verificarsi dell'incidente.

CIPRIANI. Però, le navi per spostarsi necessitano di un certo tempo e non vanno in giro da sole.

PORTA. Non lo dica a me, lo so benissimo perchè sapesse quante volte ho partecipato ad esercitazioni contro costa a Capo Teulada! Vi è cioè una esercitazione in cui tutti quanti congiuntamente fanno dei tiri, ad un certo punto essa finisce e a ciascuna nave partecipante viene detto che essa passa dal controllo operativo integrato a quello della propria nazione, per cui ciascuna si comporta secondo gli ordini nazionali ricevuti precedentemente.

CIPRIANI. Lei capisce però - tornando al discorso che si faceva inizialmente - che se questo lavoro fosse stato fatto nel 1980 sarebbe stato molto più utile.

La commissione Pratis infatti non dice nulla al riguardo, il nostro ambasciatore chiede al Ministero della difesa francese dove erano le loro navi all'epoca dell'incidente e questo si limita a rispondere che tra Ponza ed Ustica non vi era alcuna nave francese.

PRESIDENTE. In conclusione, quindi, diciamo che siamo interessati ad acquisire i dati relativi a tutti i movimenti aeronavali verificatisi nei due giorni precedenti e nei due giorni successivi all'incidente.

CIPRIANI. Ad esempio, a me risulta che la portaerei Foch ha girato per tutto un periodo nel Tirreno, per poi rientrare in Francia.

PORTA. La Clemenceau e la Foch erano, all'epoca, una in porto a Tolone e l'altra impegnata in esercitazioni elementari, nelle acque di fronte a tale città.

CIPRIANI. Io, per non annoiare la Commissione, non voglio leggere tutto il documento che ho qui sotto mano; gliene fornirò poi una copia in modo che lei possa prenderne visione.

PRESIDENTE. Noi chiediamo ufficialmente all'ammiraglio, in quanto capo della Difesa, se ci può fornire tutta la documentazione, in possesso alle Forze armate italiane, relativa a quello che avvenne nei due giorni precedenti e nei due giorni seguenti il disastro nella zona prospiciente Ustica.

PORTA. Io sono disponibile a fornire tutti i dati possibili, ma se qualcuno poi si dimentica di un traghetto o di un rimorchiatore?

PRESIDENTE. Ammiraglio, siamo molto comprensivi; noi abbiamo bisogno di sapere nell'arco di tempo che ho prima indicato in un'area molto vasta, che ha come epicentro Ponza ed Ustica, fino ad arrivare alle coste della Sardegna, quali furono i movimenti aeronavali.

CIPRIANI. Io comunque le farò avere la mia documentazione, da cui lei sarà in grado di capire cosa mi interessa sapere.

Lei ha già qui sostanzialmente difeso tutto quanto è stato fatto e quindi mi sembra abbastanza inutile fare altre domande volte a dimostrare le incongruenze, e non piccoli errori banali, che vi son in tutta questa vicenda. Vi è poi la questione relativa a Marco Affatigato, cui lei ha fatto riferimento. Mi pare che lei abbia già detto di non sapere chi fosse Affatigato e di averlo appreso in questi giorni.

PORTA. Non in questi giorni, ma solo in relazione al caso Ustica. Il nome mi ha ricordato qualcosa, anche perchè io leggo i giornali e sono molto attento a quello che succede nella vita nazionale. Ebbene, in quell'epoca io ero a Roma, e quindi abbastanza vicino a questi fatti, pertanto se lei mi chiede se è la prima volta che ho sentito fare il nome di Affatigato debbo risponderle negativamente. Se però mi chiede con precisione cosa abbia fatto e chi sia, non sono in grado di rispondere, mi pare fosse un estremista di destra.

PRESIDENTE. Onorevole Cipriani, non mi sembra che l'ammiraglio sia nelle condizioni di rispondere su questo argomento. L'ammiraglio è in carica adesso però risponde a proposito di un'epoca precedente, in cui non rivestiva tale responsabilità. Pertanto, o è in grado di fornirci al riguardo elementi precisi o altrimenti è lecito che ci risponda di non avere elementi, proprio per la natura del suo servizio, per poter soddisfare le richieste.

CIPRIANI. Prima l'ammiraglio ha accennato alla vicenda Affatigato per dire che chi aveva fatto questa azione di depistaggio aveva seguito un filone che non era quello prevalente, perchè allora parlavano tutti di cedimento strutturale. In sostanza, voleva dire che questo tipo di depistaggio era una cosa fuori dal mondo in un certo senso fantasiosa. Io invece ho in proposito un'altra interpretazione e mi interessa avere nel merito l'opinione dell'ammiraglio. Secondo me, chi ha organizzato quel depistaggio sapeva quello che era effettivamente accaduto. Sarebbe stato infatti per lui molto comodo seguire la fiamma che allora indicava nel cedimento strutturale la causa dell'incidente, però, sapeva che prima o poi sarebbero venute fuori le tracce di esplosivo.

Quindi bisognava trovare qualcosa che potesse giustificare a futura memoria la presenza dell'esplosivo e potesse eliminare l'ipotesi del missile. Chi ha pensato al depistaggio voleva organizzarlo in modo tale che avesse un'efficacia a futura memoria. Questo per me è un aspetto fondamentale della vicenda. Chi ha organizzato il depistaggio sapeva cosa era successo. Ho voluto precisare il mio pensiero, perchè lei aveva fatto un accenno in merito e non perchè voglia sapere da lei cosa è accaduto.

PORTA. Ho ascoltato con grande interesse il suo ragionamento, perchè noi a volte non siamo in grado di esaminare nel suo insieme una faccenda così vasta. Naturalmente chi organizza un depistaggio deve sapere cosa è successo, e mettere le mani avanti affinché gli elementi che potrebbero nuocergli non emergano nel loro vero significato. La sua idea è comunque interessante, ma credo che chi sapeva quanto era successo non immaginava che si sarebbero trovate tracce di Tnt e di T4, soprattutto sapendo che il missile era esploso - come sembra - non all'interno, ma lontano 5-10 metri. Quando un missile esplode a quella velocità e a quella quota, le schegge non portano con loro tracce di esplosivo.

ZAMBERLETTI. Si parla di Tnt, perchè il T4 è presente anche nel sistema di espulsione automatica dei portelli.

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. È noto a lei che uno dei componenti della commissione Blasi è uno dei progettatori del missile Aspide?

PORTA. Non lo sapevo e non lo so. Forse volevano avere informazioni sui missili ed avevano bisogno di un esperto.

CIPRIANI. Il generale Pisano ci ha detto che ogni missile lascia la sua impronta.

PRESIDENTE. Salvo avere il posto in cui lasciare l'impronta, perchè l'aereo è stato recuperato tranne che nella sua parte colpita.

TOTH. Come capogruppo della Democrazia cristiana, voglio dire che l'esortazione rivolta dall'ammiraglio Porta sul modo di condurre un'inchiesta corrisponde a quanto abbiamo sempre fatto, anche se accogliamo quanto egli ci dice. Non possiamo quindi essere i destinatari di questo ammonimento, se tale voleva essere. Il fatto che gli organi di stampa possano lanciarsi sulle interpretazioni più immaginifiche sta a noi, come Commissione d'inchiesta, con il vostro aiuto, mostrarlo appunto come un fatto immaginifico e destituito di fondamento.

Ciò che in parte giustifica una certa apprensione delle Forze armate ed un loro risentimento è che stiamo parlando di un aereo civile, che è incorso in un incidente. Se le Forze armate vengono coinvolte da molti anni in questa ricerca il motivo è che è stata avanzata l'ipotesi di un missile o di una collisione, vale a dire le uniche ipotesi su cui possono sapere qualcosa. Se si è trattato di un cedimento strutturale

o anche di una bomba, allora il discorso sull'Aeronautica o sulla difesa aerea non ha più alcun interesse. È stato quindi enfatizzato il ruolo delle Forze armate nella vicenda, perchè da una certa data in poi, sin dall'autunno 1980, ci siamo preoccupati e concentrati sull'ipotesi del missile. Anche questa potrebbe costituire un depistaggio in sè e per sè, ma non possiamo considerarla con certezza tale se non riusciamo a sceverare tra le diverse ipotesi in campo.

Vorremmo condividere tutte le sue certezze sull'ipotesi del missile, per poterle riferire al Parlamento e alla pubblica opinione, ma allo stato attuale nessuno di noi si sente di condividere simili certezze, come le ha giustamente detto il presidente Gualtieri, le cui dichiarazioni condivido perfettamente. Del resto in questa Commissione non c'è alcuna forza politica contraria alle Forze armate, perchè il tempo in cui venivano considerate caposaldo della reazione è passato per tutti, a parte noi che abbiamo sempre riconosciuto la grande importanza delle Forze armate per il prestigio e la difesa del Paese.

Le domande che le vorrei rivolgere sono fondamentalmente due, perchè le altre sono state già fatte dai colleghi. Innanzitutto ritorno sulle affermazioni del generale Notarnicola, circa il fatto che si sono verificati depistaggi all'interno del Sismi. Le vorrei chiedere se lei, nella sua attuale carica di capo di Stato Maggiore, ci può dire se questo depistaggio può aver avuto un senso. Quale interesse può aver avuto una parte del Sismi ad avvalorare la semplice ipotesi del cedimento strutturale, respingendo immediatamente tutte le altre possibilità, quindi impedendo che il Sismi stesso, con i contatti che aveva con gli altri servizi segreti, riuscisse a sapere qualcosa in più di quanto il Sios dell'Aeronautica gli comunicava?

Dal punto di vista tecnico ci si rivolgeva al Sios, ma per gli altri aspetti (come l'apprendimento di ulteriori dati o il recepimento di notizie a livello internazionale) il Sismi avrebbe potuto svolgere approfondimenti circa l'ipotesi della bomba o del missile. Sta di fatto che questi approfondimenti non sono stati eseguiti, almeno ieri ci è stato detto così. Vorrei allora sapere, sulla base delle sue responsabilità attuali, se questi accertamenti sono stati eseguiti e perchè.

Per poter affermare che non vi era nulla nel raggio di 70 Km, dobbiamo rimuovere il dubbio di manomissione delle tracce del radar di Ciampino. La sua affermazione diventa una petizione di principio nel momento in cui non riusciamo a superare il problema del radar di Ciampino, a proposito del quale qualcuno afferma abbia riportato delle tracce precise. Dobbiamo avere il quadro preciso di tutti gli aerei che hanno volato a quell'ora in quell'area dello spazio aereo italiano. Vorrei inoltre sapere se lei può dirci se in quella giornata era previsto il passaggio nel nostro spazio aereo o in prossimità di esso di una personalità politica di rilievo. Se ne parla e sta diventando un fatto misterioso, che accende la fantasia di romanzieri e giornalisti. Vorremmo sapere se vi era notizia di questa personalità, chi era e in quale aereo si sarebbe dovuta trovare.

Il collega le aveva poi chiesto se in tutti gli aerei c'è una carica per l'esplosione necessaria all'apertura automatica dei portelli di emergenza.

PORTA. Non lo so: l'ho sentito ora per la prima volta.

Passando alle altre domande, sul Sismi vorrei fare una premessa anche se è cosa nota. Dal 1979 questo Servizio non aveva niente a che vedere con lo Stato Maggiore della difesa; non riceveva istruzioni, nè si poteva influenzare. Lo Smd poteva solo chiedere al Ministro alcune informazioni che non fossero reperibili attraverso i Sios di Forza armata.

PRESIDENTE. Però il Sismi poteva chiedere la collaborazione del Sios.

PORTA. Ora l'ufficio di coordinamento dei Sios, a livello Smd, è stato eliminato.

PRESIDENTE. Nella legge istitutiva dei nuovi Servizi è prevista l'ipotesi di collaborazione tra il Sismi e i Sios d'arma.

PORTA. È vero, non avevo capito l'osservazione.

Non so cosa abbia detto ieri il generale Notarnicola, perchè l'esperienza mi dice che quanto riferiscono i giornalisti non sempre corrisponde al pensiero espresso da questo o quel personaggio.

PRESIDENTE. Anche questo lo mitighi con un po' di dubbio perchè le audizioni sono pubbliche.

TOTH. Lei ha ragione per altri casi, ma non per questo.

PRESIDENTE. In genere si tratta di audizioni pubbliche e non si può dire che c'è un sistematico travisamento.

PORTA. Se allora devo prendere per vero quel che hanno scritto i giornali, posso dire qualcosa di più. Nell'ipotesi quindi che ciò che hanno scritto è quello che effettivamente il generale Notarnicola ha voluto dire, devo affermare che questi non gode della mia simpatia. Infatti, uno che dice che intorno a lui c'erano delle cose che non gli piacevano, mentre lui viceversa era uno che aveva intenzione di lavorare seriamente, dà ai miei occhi un'immagine non piacevole. Se infatti ci sono delle cose che non vanno, o uno le denuncia al Ministro o si impegna a risolverle oppure decide di andarsene. Altrimenti diventa connivente. Posso però capire alcune cose di quelle che ha detto. Egli dice che il Sismi non era stato attivato, e sembra che questo argomento sia stato abbastanza provato; comunque io non ne so niente. Per quanto riguarda il fatto che non abbia agito di propria iniziativa, non so perchè ciò sia avvenuto, ma lo posso comprendere visto che si trattava di un incidente concernente un aereo civile, avendo viceversa il Sismi competenza e responsabilità sulla sicurezza militare. Posso pertanto capire che questo Servizio attenda di agire di rimessa su una questione inerente più il Sisd, piuttosto che agire di propria iniziativa.

Per quanto poi riguarda le tracce risultanti a Ciampino, c'è da dire che cosa sia stato visto a Ciampino è ancora da chiarire. Voglio però richiamare al buon senso. A Ciampino vi è un radar Marconi principale

ed un radar Marconi secondario e poi il radar Selenia; poi abbiamo il radar di Licola e quello di Marsala. Disponiamo pertanto di numerose fonti, per cui possiamo analizzarle singolarmente. Nel momento del fatto è ormai fuori di dubbio che nessuno abbia visto altri aerei nelle vicinanze: questo è fuori di dubbio in quanto vi sono le dichiarazioni. Passiamo allora - per così dire - alla «moviola», cioè ai nastri; può infatti benissimo essere avvenuto che un operatore, per propria incapacità, non abbia visto quello che il radar in effetti mostrava. Ed allora, Marsala non ha registrato niente: all'inizio non demmo molta importanza alle informazioni fornite dal centro di Marsala, perchè sappiamo quanto questo centro sia poco concentrato nel seguire le tracce di aerei civili o comunque identificati, perchè non è sua responsabilità, occupandosi piuttosto dell'osservazione verso sud a scopo di difesa aerea. Abbiamo cominciato a dare importanza alle informazioni di Marsala dopo la dichiarazione del radarista, il maresciallo Carico, che ha dimostrato di avere osservato il video-radar con la massima attenzione assicurandosi che il radar era pienamente efficiente e l'operatore molto attento, tanto attento che si era perfino accorto dell'anomalo, progressivo scadimento della traccia. Ciò nonostante, l'operatore non ha visto alcuna traccia nelle vicinanze all'aereo DC9.

Il centro di Licola non ha visto niente, ma sinceramente a Licola non si può dare molto credito perchè è al limite delle sue possibilità, trattandosi di un radar a quel tempo non in condizione di essere molto affidabile per una cosa del genere.

Passiamo pertanto ai due radar di Ciampino, uno su 50 centimetri e l'altro su 25 centimetri. Il primo, Selenia, non ha registrato niente, o quasi niente. Il secondo, Marconi, ha registrato alcuni *plots*. Questi però sono riprodotti sulla pista registrata, la cui interpretazione non fornisce elementi di valutazione e discernimento così precisi come quelli che ha un operatore che, con la sua esperienza e la sua professionalità, guarda direttamente la situazione sul video. Vi è peraltro una prova chiara che i responsabili di Ciampino non hanno sul momento visto niente. Infatti, se avessero visto qualcosa, avrebbero dovuto prima misurare immediatamente la quota e poi comunicare all'aereo DC9 il fatto che un altro aereo sconosciuto si stava avvicinando alla sua aerovia, avvertendolo del pericolo.

Non solo Ciampino non ha misurato la quota, ma purtroppo non ha segnalato nulla nè avvertito l'aereo. Questi sono elementi che certamente non risolvono definitivamente il problema, ma che rappresentano un tassello di un qualcosa che va valutato in maniera approfondita.

Lei, senatore Toth, ha poi fatto una seconda domanda che richiama un po' la prima. Cioè lei ha detto che le Forze armate hanno fornito una situazione effettivamente non molto chiara. Dico subito che dare una situazione chiara a chi non conosce perfettamente i simboli, le terminologie, le tecniche in questione non è facile, ma è questa probabilmente una nostra colpa e quindi io considero questo un nostro difetto. Lei ha posto la questione di una personalità in volo. Io non ho mai saputo niente di questo fatto, ma siccome se ne parlava sono andato anch'io a vedere di cosa si trattava, a domandare e a ragionare con la mia testa. Ebbene, ho trovato solo due aerei che potevano in qualche modo essere sospetti di avere a bordo una personalità. Il primo si

trovava vicino a Tunisi e se ne andava per rotta 270-300 circa, (non ricordo bene) cioè verso ovest, mentre un altro proseguiva con rotta 050 passando vicino Malta, poi è passato a circa 30 miglia a levante di Capo Passero e poi se ne è perso il contatto all'altezza di Catania (cito a memoria). Non c'è comunque alcuna prova che fosse un aereo che portava una personalità.

TOTH. Che tipo di aereo era?

PORTA. Era un aereo classificato (lo avrà già detto il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica), come un aereo da guardare con attenzione, e non di quelli da trascurare. Sappiamo però che quando viaggia una personalità di rilievo si fa di tutto perchè non lo si sappia, fornendo piani sbagliati o diversi, non dicendo la rotta ed anzi facendo decollare aerei civetta. Pertanto, se dovessi dire se c'era o no una personalità, dovrei rispondere onestamente che non ne so nulla.

DE JULIO. Ammiraglio Porta, devo onestamente dire che questa mattina non pensavo di intervenire e di fare delle domande perchè, tutto sommato, ritenevo che lei non fosse la persona direttamente interessata per poterci dare delle risposte a quesiti tecnici non avendo avuto e non avendo oggi una responsabilità diretta, anche se lei richiama la responsabilità di tutti i suoi sottoposti. È stata però la sua dichiarazione iniziale che mi ha spinto a fare alcune precisazioni ed eventualmente a chiederle alcuni chiarimenti.

Debbo dire che parto dall'osservazione che lei ha fatto di un elenco di potenziali depistatori in cui indirettamente - mi consenta -, nonostante la precisazione che le ha chiesto il Presidente e che lei ha fornito, mi sembra coinvolga anche questa Commissione. Le voglio spiegare il perchè dico questo. Molte delle questioni riprese dalla stampa e dalla televisione sono state originate dai lavori di questa Commissione. Questa non è stata messa, attraverso le varie audizioni prima e le testimonianze poi, nelle condizioni di aumentare la propria «visibilità» su tutta la vicenda. Vi è stata infatti, e vi è tutt'oggi, una serie di contraddizioni che peraltro risultano agli atti della Commissione.

La prima cosa che mi ha maggiormente colpito circa il comportamento dei testimoni che si sono qui avvicinati è stato il fatto, per esempio, che di fronte alla domanda «l'Aeronautica militare si è attivata subito?», la prima risposta è stata negativa.

Non c'era motivo che l'Aeronautica si attivasse subito, perchè si trattava di un incidente che riguardava un aereo civile. Poi, scava scava, domanda dopo domanda, la data cui si fa risalire il primo interessamento dell'Aeronautica si è spostata sempre indietro nel tempo. Allora, mi deve consentire che il sospetto sorge per questa reticenza nel voler dire che vi eravate impegnati subito, magari il giorno stesso o l'ora stessa. Forse alla fine avremmo scoperto il modo in cui è avvenuto l'incidente...

C'è una polemica tra Sios e Sismi che fanno un po' a scarica barile circa la data, ma certo è il fatto che già dal 28 giugno si era attivata l'Aeronautica militare, lo abbiamo scoperto in questa sede scavando scavando ed abbiamo avuto trasmesso, per un intervento del Presi-

dente, in poche ore ciò che mancava agli atti della Commissione. Non vi sarebbe stato nulla di travolgente se lo avessero detto immediatamente, il giorno dopo che erano stati chiesti i tracciati desunti dalle registrazioni radar. Forse nessuno si sarebbe mai meravigliato, lei ammetterà che questa reticenza c'è stata. È agli atti. Ha generato in alcuni di noi, certamente con il risalto che ha avuto sulla stampa, un sospetto, perchè si scopre addirittura che c'è un atto del 27 di giugno che non riusciamo ad ottenere.

Il generale Pisano addirittura ha avanzato l'ipotesi che i 26 minuti di sospensione della registrazione potrebbero essere stati dovuti ad una lettura ed ad una trascrizione delle registrazioni precedenti. I 26 minuti non sarebbero stati così sconvolgenti: 4 minuti per cambiare il nastro e dieci o venti minuti per leggere e trascrivere i dati, e i 26 minuti tornano. Lei capisce che mi sto riferendo non ad illazioni ma a quanto è agli atti della Commissione. Abbiamo avuto una reticenza, francamente, nel sapere da quando l'Aeronautica militare si è impegnata nella vicenda.

PRESIDENTE. Vorrei rinforzare l'intervento dell'onorevole De Julio. In questa Commissione - l'ho detto tante volte come pure l'hanno detto i colleghi - abbiamo sempre considerato legittimo l'intervento dell'Aeronautica, dei Servizi, fin dal primo minuto, per sapere cosa era successo. Quando abbiamo appreso che c'era un documento del Sios della prima notte trasmesso al sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, il mio sentimento oltre ad essere stato quello di voler vedere il documento era anche questo: bene, si sono attivati con prontezza fin dalla prima notte. Hanno cominciato a chiedersi cosa fosse successo. Questo è legittimo, encomiabile. Tutto questo però abbiamo dovuto strapparli con le tenaglie.

Il secondo problema è il seguente. Durante la notte stessa e il giorno dopo i due centri radar di Ciampino e di Marsala si sono riguardati i nastri nel modo con cui si potevano riguardare con le trasposizioni grafiche, per vedere cosa era successo e per individuare la zona di caduta dell'aereo. Lo abbiamo considerato tutto legittimo e doveroso. Siccome poi abbiamo trovato deposizioni di alcuni ufficiali, colonnelli di Ciampino che hanno detto che durante la notte e il giorno dopo avevano riletto i nastri, lo giustifico anche, signor ammiraglio. Che in quei 26 minuti di interruzione abbiano voluto riguardarsi i nastri reali per vedere cosa era successo, lo consideriamo legittimo e doveroso. Quello che ci ha fatto irritare è che poi è parso che ci fosse un braccio di ferro su una cosa che ritenevamo legittima e encomiabile. Abbiamo dovuto strappare con le tenaglie queste informazioni.

Dopo aver saputo che i servizi segreti non erano stati attivati - ma io consideravo necessario che si fossero attivati - perchè erano infidi, abbiamo appreso che i Servizi si erano attivati. Dopo che ci è stato detto che nessuno aveva visto i nastri, abbiamo appreso che li avevano visti.

Questa Commissione - aggiungo una considerazione a quello che ha detto l'onorevole De Julio - non ha mai considerato divaricante la nostra posizione di voler sapere quello che l'Aeronautica e la Difesa ci devono dire, cosa era successo, proprio perchè gli atti più immediati erano dovuti.

Il ministro Lagorio ci ha detto che in quei giorni fece rovesciare come un guanto la Difesa per sapere cosa era successo. È una dichiarazione a verbale: rovesciare come un guanto la Difesa, non l'Aeronautica. Cosa significa? Significa che il Ministro ha chiesto il massimo di informazioni possibili. Rovesciare come un guanto significa questo. Ma il risultato di questo rovesciamento quale è stato? In un primo momento non c'è più stato niente, non ci è stata data nessuna risultanza.

PORTA. Il risultato è la lettera del mese di dicembre 1980 dello Sma.

PRESIDENTE. Per avere queste informazioni abbiamo sudato.

PORTA. Sudato con una disposizione completamente aperta da parte nostra.

PRESIDENTE. Non faccio accuse a lei. Dico che la situazione psicologica della Commissione nella ricerca della verità è stata di questo tipo.

PORTA. Sono cose che sono state chiarite.

PRESIDENTE. Non è stato chiarito tutto. Ci sono tanti particolari non chiariti.

DE JULIO. Pregherei la segreteria di inviare all'ammiraglio Porta il resoconto stenografico dell'audizione.

Non le sto raccontando una sensazione. Quando lei parla di massima collaborazione, io la contesto. Ci si dice che non si sono attivati e poi, scava scava, scopriamo che si sono attivati e risaliamo sempre indietro con la data. Non può parlare di massima collaborazione o dovrebbe spiegare come si concilia la collaborazione con il fatto che non vi siete attivati.

PORTA. Mi dispiace che lei abbia potuto avere una interpretazione di ciò che ho detto all'opposto di 180 gradi dal mio pensiero. Le pare che io possa dire che stanno depistando coloro che devono cercare la verità, o coloro che devono vedere il comportamento della gente? Quando ho detto così ho fatto semplicemente una disquisizione teorica. Di depistaggio si può parlare solo quando uno ha la verità in tasca. Depistatori anche inconsapevoli possono essere tanti, non certo questa Commissione...

PRESIDENTE. Mi scusi, mi riferivo alla scarsa «visibilità».

PORTA. L'Aeronautica militare si è subito mobilitata per un solo motivo: era preoccupata che ci fosse stata una collisione di cui sarebbe stata responsabile unica e diretta ma, appena visto che collisione non c'era stata, e che altri aerei intorno non c'erano, per il problema ha cominciato effettivamente, come ho detto, a prendersela un po' con

calma. Quando si è affermato che non c'è stata attivazione, ci si riferiva ovviamente alla ricerca delle cause del disastro, non alla conoscenza del quadro della situazione aerea della sera del 27 giugno 1980. Le iniziative poi, nel tempo, se mi permette, sono state tarpate dalla paura del depistaggio.

Ciò perchè si è cominciato a capire che se si facevano delle affermazioni, se si inviava un documento, se si prendevano iniziative conseguenti alla volontà di partecipare, di indicare, di contribuire, il rischio era sempre che tutto ciò potesse essere interpretato come una forma di depistaggio. Il timore del depistaggio ha paralizzato, per lo meno dal momento in cui ho assunto il mio attuale incarico, tutte le iniziative, tanto è vero che a un certo punto si è creduto opportuno di consigliare di rispondere esclusivamente alle domande, di dire tutto quello che si sapeva ma di non formulare ipotesi sulle cause del disastro perchè al momento chi lo faceva veniva considerato come un qualcuno che malevolmente voleva indirizzare, deviare, depistare. Probabilmente questo è anche uno dei motivi per cui molti hanno risposto di non avere idee, di non avanzare proposte, di non poter esprimere opinioni, di non aver approfondito o valutato.

PRESIDENTE. Quanto lei sta affermando conferma le nostre difficoltà oggettive.

DE JULIO. Mi consenta di contestare, ammiraglio, queste sue affermazioni. Una cosa è tacere per paura di dare agganci depistanti nell'ambito di un'intervista o di un colloquio informale, altra cosa è tacere ad una Commissione parlamentare. In questa sede depistante è il fatto di tacere e non il dire la verità, perchè noi siamo orientati ad accertare la verità. Se un alto esponente delle gerarchie militari afferma di non essersi interessato di un fatto di cui invece si è interessato, in questa sede ciò diviene un fatto grave; nè è accettabile l'alibi per cui si tace per non essere male interpretati.

PORTA. Certo. Ma qui tutti, per quanto mi è dato verificare, hanno detto interamente la verità. Altra cosa è quando si sono volute, o meno, esprimere delle opinioni, per esprimere le quali ci vuole volontà ed accettazione dei rischi.

PRESIDENTE. Signor ammiraglio, non si spinga a dare copertura a tutti.

DE JULIO. Mi sono riferito ai fatti, non alle opinioni. Ho chiesto la data di coinvolgimento della Forza armata non un'interpretazione.

PORTA. Le Forze armate si sono mosse, lo ripeto, per verificare l'ipotesi della collisione, per conoscere la situazione aerea del momento, e per il soccorso.

DE JULIO. Sempre per restare in questo clima di contraddizioni e di sospetti, ricordo che sono scomparsi i nastri custoditi a Borgo Piave, il DA1 di Licola e - questa è stata un'acquisizione più recente di cui in

precedenza non eravamo a conoscenza - il DA1 di Marsala. Tutti questi fatti certamente non aiutano a mettere in buona luce non dico le Forze armate, ma i singoli responsabili di tali azioni. Noi abbiamo sempre cercato, infatti, di stabilire responsabilità individuali. Quel che è più grave è che non vi sono state indagini nè provvedimenti adottati nei confronti dei responsabili di questi episodi che certamente rivestono una certa gravità visto che scompaiono documenti che, tra l'altro, erano sotto sequestro. Tutto ciò ha una rilevanza enorme ai fini dell'accertamento della verità.

PORTA. Credo che il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica abbia risposto su questi aspetti molto meglio di quanto possa fare io adesso. A me resta soltanto una specie di supervisione.

PRESIDENTE. Parlerei di un giudizio di sintesi sulla sua responsabilità non soggettiva, ma oggettiva.

PORTA. Per quanto riguarda la faccenda di Borgo Piave, mi sembra che sia stato appurato che si è trattato semplicemente di un equivoco.

PRESIDENTE. Signor generale, ho qualche dubbio al riguardo. Per sua informazione ricordo che il giudice si presentò a Borgo Piave con un seguito di esperti e munito dei nastri originali di Marsala chiedendo che questi ultimi venissero tradotti graficamente. Restò un'intera giornata nel centro di Borgo Piave ed il comandante (o un tecnico di quel centro) chiese al giudice se era possibile, per maggiore cautela, duplicare i nastri perchè gli originali avrebbero potuto essere deteriorati durante le prove. Il giudice acconsentì alla duplicazione e alla sera andò via portando con sé i nastri originali e lasciando la duplicazione a Borgo Piave. Vi è un verbale del comandante di quel centro che attesta che tale duplicazione venne messa nella nastroteca classificata in un plico sigillato su cui era scritto: nastri di Marsala-Ustica. Nel 1985 questo plico si trovava ancora nella nastroteca classificata di Borgo Piave, ma alla sua apertura si verificò che la duplicazione dei nastri di Marsala era scomparsa perchè vi erano altri nastri al suo posto. Lei afferma che non venne compiuto un approfondimento al riguardo, ma mi consenta di dire che proprio questo era uno degli aspetti da approfondire anche in considerazione del fatto che il nastro era tenuto in consegna presso una nastroteca classificata, il che significa che si trattava di materiale riservato e segreto. Oggi non abbiamo più la duplicazione del nastro e la Commissione considera ciò un fatto grave.

TOTH. Vi è l'originale.

PRESIDENTE. Non lo sappiamo, perchè il giudice di allora non ha seguito l'intera vicenda.

PORTA. Senza aggiungere nulla a quanto il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ha detto al riguardo con maggiore competenza e maggior responsabilità, voglio solo rilevare che rimango sorpreso dal

fatto che di un documento, che il giudice reputa tale da dover essere sequestrato, lasci poi una copia in mano ad altri.

DE JULIO. Questo è un altro problema.

PRESIDENTE. Non vi sarebbe alcun problema nei confronti delle Forze armate se non vi fosse un documento, recante sette od otto firme, che attesta che il nastro venne lasciato in consegna al centro di Borgo Piave. Tale documento fu firmato dal giudice, dai suoi accompagnatori e dal comandante del centro.

PORTA. È stato eccepito che non sarebbero stati presi dei provvedimenti e che si sarebbero manifestate carenze insufficienze e negligenze. Voglio però precisare che non sono stati ancora presi provvedimenti perchè è in atto un'azione giudiziaria e loro sanno che l'azione amministrativa si interrompe in presenza di un procedimento giudiziario. L'azione amministrativa verrà comunque ripresa quando il giudice avrà terminato il suo lavoro, indipendentemente dall'esito processuale.

DE JULIO. Un'altra questione riguarda la copertura dei radar. In merito ci sono stati forniti i dati più diversi ed anche questo è fonte di sospetto o quanto meno non contribuisce alla chiarezza. Ad esempio è stato qui affermato che il radar di Siracusa non vede il Tirreno.

Così è stato detto in questa sede.

PORTA. Non mi risulta che veda.

DE JULIO. Normalmente dipende dall'altezza, ma a certe altezze vede. Abbiamo i dati.

PORTA. Certo, nel Tirreno, le posso dire che a nord di Messina vede.

DE JULIO. Io non sto dicendo che vedeva esattamente la zona di Ustica, ma siccome l'interesse era rivolto a vedere in un certo raggio che movimento di aerei c'era, avere anche i dati del radar di Siracusa poteva essere rilevante.

ZAMBERLETTI. Signor Presidente, vorrei che si guardasse la carta delle portate radar; De Julio dice che il radar di Siracusa poteva vedere nel basso Tirreno. Dalla carta, io ritengo che il radar di Siracusa non batteva molto a nord di Palermo.

PRESIDENTE. Su questo abbiamo bisogno di un supplemento di informazioni, proprio nell'interesse della verità che lei sta cercando. Su Siracusa abbiamo tre problemi da chiarire: la copertura effettiva alle varie quote, perchè ci sono coperture diverse; se quella sera della *Synadex* era in collaborazione con Marsala, perchè nelle tracce che ci hanno mandato è scritto: da sito vicino ci viene comunicato... Il sito vicino era Siracusa; quando si è recato qui, il generale Tascio ci ha detto che Siracusa quella sera era in manutenzione. Quindi su Siracusa

dobbiamo chiarire la portata, le quote reali, se era in manutenzione o no e se era in collaborazione con la *Synadex*. Vorrei dire che dobbiamo chiarire anche le vere portate dei radar all'altezza in cui volava l'aereo, 26.000 piedi.

DE JULIO. Vede, ammiraglio, spesso siamo sconvolti magari da fatti non rilevanti, ma arriviamo sempre a contraddizioni. Sulla questione del radar di Siracusa è stato buttato lì il fatto che fosse in manutenzione, quando poi viceversa abbiamo trovato agli atti - che sono anche sotto la sua responsabilità, anche se firmati dal sottocapo di Stato Maggiore - che si era esaminata la cosa sulla base dei dati anche del radar di Siracusa.

PRESIDENTE. Questo va chiarito e ho già avviato le procedure di chiarimento.

PORTA. Se posso dare un consiglio, chiedete la portata radar in quel giorno di condizioni di propagazione, a quella quota, per quel tipo di bersaglio, per quella data superficie riflettente. Altrimenti nascono gli equivoci.

DE JULIO. Probabilmente l'abbiamo già chiesto al capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Lo spirito delle osservazioni che sto facendo è poi eventualmente un commento per dire che tutte queste contraddizioni sono agli atti, non sono illazioni. Per esempio mi risulta che Poggio Ballone ha una portata molto ampia: è stata negata, è stata affermata, ma noi la portata del radar di Poggio Ballone non l'abbiamo mai avuta. Sempre come fonte militare, in una delle varie lettere che sono agli atti, la cui paternità è attribuita al Sios, si dice che i *plots* di Ciampino, attendibili o non attendibili che siano, possono essere stati frutto di attività di disturbo radar dell'*intelligence* Urss.

Anche questo è agli atti, signor ammiraglio. Contemporaneamente ci si dice che le navi sovietiche sono tutte alla fonda nel porto di Hammamet. Da altri atti scopriamo che le navi russe sono viceversa in navigazione nel Mediterraneo, una in particolare seguiva a distanza la Guadalcanal. Chi mette per iscritto che si poteva attribuire al disturbo dell'*intelligence* Urss dovrebbe sapere che lì c'erano delle navi sovietiche. Non posso trovare in un altro atto che sono tutte alla fonda nel porto della Tunisia; mentre da altra fonte rilevo che ci sono navi russe sparse per il Mediterraneo. Ci voleva molto poco a far chiarezza su questi aspetti, invece ci sono confusioni e contraddizioni.

PRESIDENTE. Le potrei dire che da tutti i nostri atti risulta una certa difficoltà di avere informazioni precise; nel caso particolare si dice che in alcune carte in nostro possesso risulta la presenza di navi russe in zone nelle quali in precedenza ciò era stato escluso.

DE JULIO. Come pure ci è stato detto che il radar della *Saratoga*, che era alla fonda nel porto, non era attivato. Se non sbaglio il generale Ferri ci ha detto che era assolutamente impensabile che la *Saratoga* non fosse protetta dal suo radar.

PRESIDENTE. Le volevo fare, ammiraglio, una domanda precisa. Noi abbiamo avuto due tipi di informazioni: una, come quella che ha confermato il generale Ferri, secondo cui la flotta quando sta alla fonda, soprattutto una superportaerei, non sta senza protezione radar sulla testa. Altri invece ci hanno detto che la Saratoga disattivava i suoi radar perchè disturbava le trasmissioni televisive di Napoli. Allora io le chiedo se a suo giudizio quella sera la portaerei Saratoga poteva o doveva avere i suoi radar accesi o spenti, essendo la rada in una zona in cui, se avesse avuto i radar accesi, avrebbe dovuto vedere come un nostro radar cos'era successo nella zona di Ustica.

PORTA. Rispondo nella mia qualità di competente in materia, non perchè abbia dei dati precisi in proposito. Gli americani, dopo la faccenda di Pearl Harbour, hanno disposto che tutte le navi, in qualsiasi condizione fossero, dovevano mantenere una certa capacità di allarme e di avvistamento.

Questo criterio è stato mantenuto anche dopo la fine della guerra e per molto tempo; quando io sono stato imbarcato sulle portaerei, ad esempio, era ancora valido. Esso è però finalizzato ad un certo scopo, quello cioè di avere una sufficiente possibilità di scoprire e di avvistare. Quando quindi il comandante di una nave ritiene di essere in un posto in cui vi è già una organizzazione di difesa aerea, o in cui vi sono dei radar di scoperta sfruttabili, può anche decidere di fermare il proprio soprattutto perchè vi è stata, ad un certo punto, in America, una grossa diatriba all'interno del Congresso in proposito. Si disse, infatti, che in fondo questa questione era veramente stupida e serviva soltanto ad ingrassare le ditte fabbricanti i radar, il cui consumo dei «pezzi di rispetto» in tal modo veniva moltiplicato rispetto alle effettive esigenze di navigazione. Pertanto, non posso dire se in quel momento la Saratoga avesse o meno il radar in funzione; so soltanto che quando le navi giungono in porti italiani, poichè sanno che sono poco gradite, cercano di disturbare il meno possibile e siccome i radar di scoperta creano interferenze sulle reti televisive locali, in genere mi risulta che, se proprio non ne hanno bisogno, li spengono.

Sempre a questo proposito, mi risulta che questa stessa domanda che lei ora mi ha rivolto, sia stata fatta agli americani nell'ambito dell'inchiesta Pratis ed ho visto una loro risposta che, sulla base della tabella del registro di bordo della portaerei, affermava che in tale registro vi fosse la scritta *all secured* e questo significa non soltanto che il radar era spento, ma chiuso del tutto. Che questo poi corrisponda o meno alla verità, non posso giurarlo.

DE JULIO. Il generale Mangani, a parte l'affermazione fatta recentemente, in base alla quale l'ipotesi più probabile è quella della collisione, che va sempre in funzione di pareri espressi che non aiutano poi certamente al chiarimento dei fatti, afferma anche che il giorno dopo - ovviamente si riferisce al 27 giugno 1980 - una telefonata in arrivo del tenente colonnello Cespa gli anticipò qualche probabile, futuro fastidio a causa di un buco di otto minuti circa nella registrazione del radar di Marsala. Cioè, già pochi giorni dopo l'incidente, si presume che un fastidio possa venire da questo fatto. Inoltre, sempre in

questo elenco di deposizioni, alla domanda, posta a più militari, se cioè ricordano se erano presenti tracce di aerei militari nella zona di giurisdizione del radar di Marsala, le risposte sono tutte indistintamente: «Non lo so, non ricordo». Non vi è uno che dice: «Assolutamente non vi erano aerei militari in zona». Aggiunga a ciò quanto chiedeva l'onorevole Zamberletti in merito al fatto che a tutt'oggi non tutte le tracce sono indentificate e vedrà come questo contribuisca a creare, ancora oggi, quel clima di nebulosità e di sospetto che certamente non aiuta un chiarimento ed una posizione limpida in merito.

Lo stesso discorso può essere fatto in merito alle esercitazioni. Le esercitazioni dei famosi *Breguet Atlantic*, ad esempio, le scopriamo man mano che andiamo avanti. In un primo momento veniamo a sapere che vi è un *Breguet Atlantic* che partecipa ad una esercitazione aeronavale, quindi scopriamo dalle carte, non perchè ci sia stato detto qui, che ve ne è anche un secondo, che parte alle 22,30 - se non ricordo male - non, come ci vien detto, per andare in soccorso e in ricognizione, bensì per una esercitazione. Ora poichè i *Breguet Atlantic* fanno esercitazioni aeronavali, significa che vi erano anche delle navi, in zona, mentre ci è stato detto che non ve ne erano. Signor ammiraglio, saranno pure state esercitazioni irrilevanti ed ininfluenti rispetto a tutto quanto quello che è accaduto, certo è però che noi faticosamente, leggendo carte e facendo domande, le dobbiamo scoprire senza che di esse nessuno ci abbia mai parlato ed allora sorge il sospetto del perchè questi fatti ci siano stati taciuti.

PORTA. Alcune cose non sono state dette perchè non si capiva cosa potessero interessare una Commissione parlamentare. Ad esempio, a proposito della seconda esercitazione cui lei ha fatto riferimento, a me risulta che il *Breguet Atlantic* era in volo ad est di Augusta in esercitazione, mentre vi era un aereo pronto al decollo in pista. Ora se questo fosse pronto al decollo perchè doveva partecipare all'esercitazione, oppure perchè doveva sostituire l'altro o perchè doveva andare non so dove, questo non glielo so dire, so però che è caduto come il cacio sui maccheroni perchè, essendo pronto, è stato subito messo a disposizione.

DE JULIO. Non è così, questo è quello che ci è stato raccontato. A noi è stato detto che il *Breguet Atlantic* partecipava ad una esercitazione e quindi non era attrezzato per il soccorso, a parte il fatto che per la ricerca era attrezzato comunque, e pertanto per questo motivo si era preferito farne decollare un altro. Dagli atti però risulta - e sono atti dello Stato Maggiore della Marina - che il secondo *Breguet*, che a noi era stato detto essere decollato per una operazione di soccorso, aveva preso il volo per fatti suoi, per una esercitazione e che solo successivamente è stato dirottato per il soccorso. Pertanto, si trovava, un'ora e mezzo dopo, nelle stesse condizioni in cui si trovava quello che non è stato dirottato perchè - ci si è detto - non era attrezzato per il soccorso.

PORTA. Mi dica chi le ha detto queste cose.

DE JULIO. Le posso citare il protocollo della lettera da cui risultano.

PRESIDENTE. Il punto non è questo, l'onorevole De Julio le voleva far rilevare il fatto che ci siamo sempre imbattuti in notevoli difficoltà nell'ottenere una informazione netta, chiara e precisa al riguardo. Vorrei soltanto ricordare che il generale Pisano, quando venne qui a riferire, nella sua relazione scritta disse di non aver utilizzato il primo *Breguet Atlantic* perchè non si sapeva che era in volo e cinque righe dopo scrive di non averlo utilizzato in quanto si è preferito utilizzarne un altro, che era predisposto per il soccorso. A questo punto, noi abbiamo chiesto al generale come si faceva a non sapere che vi era un *Breguet* in volo. In ogni caso, sono tutte cose queste nate dalla difformità di informazione che di volta in volta ci arrivava.

PORTA. Si tratta di cose semplicissime. Il fatto di non sapere che il *Breguet* fosse in volo deriva dal fatto che esso dipende, per il comando ed il controllo, da «Marisicilia». Pertanto, il comando dell'Aeronautica chiama Marisicilia e richiede l'immediato invio oltre che degli elicotteri SH3D anche di un *Breguet Atlantic* e Marisicilia, in considerazione del fatto che quello in volo è al limite dell'autonomia, decide di inviare l'altro *Breguet*, già pronto per il decollo.

PRESIDENTE. Il problema non era questo. Noi ci stiamo limitando a rilevare la difficoltà e la difformità di informazione in merito a questo episodio.

DE JULIO. Vi è poi la questione dei dati, signor ammiraglio, e mi riferisco in particolare a quelli di Marsala perchè l'approssimazione dei dati di Licola viene giustificata - e vi è in ciò anche un qualche elemento di credibilità - col fatto che essi vengono rilevati manualmente. Quelli di Marsala però sono il frutto di una registrazione e quindi, tranne l'errore sul singolo dato che chi riporta poi a macchina i tracciati può anche aver compiuto, se io trovo una permanente incoerenza tra dati che dovrebbero avere la stessa origine, questo non mi sembra giustificabile. E sono tre, almeno agli atti di questa Commissione, i dati che non coincidono, ossia il telex del 28 giugno, quello inviato dal capitano Salmè - se non ricordo male - l'11 luglio all'Itav e ad altri e quelli contenuti nella perizia Blasi, tutti aventi la stessa origine. Per la lettura da non competente che sono riuscito a fare non si trova un elemento coincidente con l'altro. Ora, lei ha fatto un accenno: bastano 30 secondi per fare 4 miglia (direi anche per farne 10). Nella scala 1 a 1 milione un millimetro corrisponde più o meno a un chilometro, errori di questo genere ci portano lontano. La finalità allora era proprio di accertare cosa volava in prossimità dell'aereo; per questo i millimetri e i secondi sono importanti, anche ai fini dell'accertamento di un'eventuale collisione.

Invece ci troviamo di fronte a velocità diverse, ad altezze diverse, a coordinate diverse. Eppure si trattava di copiare un dato. Tutto ciò non è fonte di chiarezza: sono tutti disattenti nel copiare i dati di un computer? Ci potrebbero essere stati problemi per il fatto che questi stessi dati erano in codice, ma ciò non giustifica quanto è avvenuto.

PORTA. Lei ha fatto un'affermazione molto importante, che ha richiamato la mia viva attenzione. Mentre la ricostruzione delle tracce

del 28 era nella immediatezza dell'incidente, le altre si sono avute in tempi successivi. Quindi era estremamente importante la coerenza e la compatibilità delle tracce indicate il 28 con tutte le altre. Posso affermare che questa compatibilità e coerenza esistevano.

DE JULIO. Eppure le contraddizioni si notano visivamente anche in base alla ricostruzione grafica: alcune tracce sono dritte e altre no.

PRESIDENTE. Sono dati tecnici che chiariremo in seguito.

DE JULIO. Vorrei fare un'ultima domanda. Sa dirci perchè mai la procura militare di Cagliari ha convocato per una testimonianza l'allora (mi riferisco al 27 giugno 1980) capitano di corvetta Sergio Bonifacio?

PRESIDENTE. Le risulta che la procura militare abbia aperto un'inchiesta su aspetti collegati a questa vicenda?

PORTA. L'ho letto sui giornali e mi sembra che ciò non abbia nulla a che vedere con la vicenda in questione.

DE JULIO. L'allora capitano Bonifacio era uno di coloro che avevano partecipato alle operazioni di soccorso.

PORTA. Mi sembra che si volessero fare accertamenti sull'operazione di soccorso.

DE JULIO. La procura militare non vi notifica queste operazioni come Stato Maggiore?

PORTA. Lo Stato Maggiore della Marina ne sarà certamente a conoscenza, ma io no. Posso comunque informarmi. So soltanto che quel magistrato a un certo punto (mi sembra fosse anche riportato dai giornali) ha notato dalla stampa o da altre fonti di informazione che ci poteva essere qualcosa riguardante la giustizia militare. Si sarebbe quindi sentito in dovere di intervenire di propria iniziativa, affinché non si verificasse un'omissione di atti di ufficio.

DE JULIO. Comunque legga la deposizione dell'allora capitano Bonifacio, perchè vi sono degli elementi incredibili. Sembra quasi si riferisca ad un aereo appena caduto, quando invece sono passate almeno dieci ore. Racconta di aver visto una grande massa chiara, ancora visibile ad una certa profondità; dichiara che la macchia d'olio o di cherosene inizialmente tonda si andava allungando, quindi era appena fuoriuscita, perchè era il vento ad allungarla. Dice di aver iniziato allora a veder affiorare i sedili, i salvagente e le salme, come se tutto stesse avvenendo in quel momento. Si tratta di una deposizione molto strana.

PORTA. Non ne so nulla; se le interessa, le farò avere la mia valutazione quando l'avrò letta.

PRESIDENTE. Signor ammiraglio, quando riceverà la copia della sua testimonianza di oggi per le correzioni formali, vedrà che ci sono degli approfondimenti da fornire alla Commissione e ci potrà mandare ciò che lei riterrà utile. Altri elementi che eventualmente dovessimo richiedere ufficialmente le verranno comunicati tramite lettera.

La ringrazio per il contributo che ha dato alla nostra Commissione. Spero che ci daremo atto reciprocamente di essere interessati a ricercare la verità e non a contrastarci vicendevolmente. Lei ha avuto modo di rendersi conto delle difficoltà obiettive in cui si muove una Commissione composta non di tecnici, ma che deve acquisire anche elementi tecnici; difficoltà peraltro derivanti anche dalla sovrapposizione di varie testimonianze non sempre univoche, pur se fornite da militari.

PORTA. La ringrazio veramente e le assicuro che risponderò a tutto, proprio perchè sono nelle condizioni migliori per farlo, in quanto, non conoscendo atti istruttori, non ho nessun vincolo di segreto istruttorio da rispettare.

La seduta termina alle ore 13,35.