

civili ed i pubblici ministeri – nelle stesse condizioni, cioè nelle condizioni di avere la stessa documentazione.

PELLICINI. C'è anche la difesa tra le parti processuali.

BONFIETTI. Certo, tutte le parti processuali, tutti i soggetti processuali, ha ragione. Mettere tutti questi soggetti su un piano di parità con la parte imputata: questo è un comportamento che lei qui ha dichiarato, anche quando stava interrogando il generale Nardini. Lo conferma, lo ha ritrovato comunque, può affermare in questa sede che c'è stata una disparità di trattamento, cioè le parti imputate avevano a disposizione materiale, documenti che le altre parti non sono state messe nelle condizioni di consultare?

PRIORE. In effetti non posso fare altro che confermarlo. Più si va avanti, più si apprende la massa enorme di nozioni che sono state patrimonio soltanto di una parte e da cui le altre parti o gli altri soggetti processuali erano esclusi. Se noi adesso facciamo un bilancio di quanto stiamo apprendendo, specialmente negli ultimi tempi, ci accorgiamo sempre più della disparità di posizioni, quindi di questa stranezza processuale. Faccio un esempio: noi soltanto adesso stiamo cominciando a studiare i messaggi di diagnostica, che a volte appaiono ed altre volte non appaiono nelle registrazioni *radar*. Questi messaggi di diagnostica sono una cosa molto complicata. Noi per mesi ed addirittura per anni ci siamo impantanati, cioè non siamo riusciti a capire con esattezza che cosa significasse il messaggio di diagnostica che ogni tanto appare nelle registrazioni *radar*, cioè *zero lenght record*, registrazione di lunghezza zero. Adesso, in un certo senso, lo sappiamo, diciamolo pure, grazie a quello che stiamo apprendendo con gli esperti della NATO. Dobbiamo tenere conto che abbiamo come controparte alla NATO i massimi esperti di programmazione del sistema *radar*. Solo adesso i miei periti possono dire che cosa significa questo messaggio di diagnostica, ma ce ne sono tantissime altre di questioni. E questo, possiamo dirlo con sicurezza, era patrimonio di una delle parti che era nel processo.

PRESIDENTE. Che però aveva questo ruolo strano, che era parte civile. Normalmente ci si aspetta che la parte civile collabori al massimo con il pubblico ministero, con l'accusa, con lo stesso giudice istruttore per l'accertamento della verità. In questo tipo di processi, compreso un altro che si è concluso in un certo modo oggi, la stranezza è che la parte civile ha, nello stesso tempo, il ruolo di possibile responsabile civile; quindi non si capisce bene da che parte sta.

BONFIETTI. A parte che lo Stato si è costituito parte civile soltanto nel 1992, quindi prima non lo era ed aveva soltanto una parte e la continuava a rappresentare.

PRESIDENTE. Io ebbi con un Ministro della difesa di qualche Governo fa proprio questa difficoltà: non riuscivo a fargli capire che la parte civile non è una parte neutrale del processo, ma è una parte che dovrebbe essere schierata, non è una specie di sorvegliante.

PRIORE. Il legislatore la chiama «parte avversa all'imputato».

PRESIDENTE. Era proprio la vicenda in cui cercavo di convincere che ufficiali dell'Aeronautica, legati con vincolo gerarchico al Ministero della difesa, non dovevano essere periti degli imputati, che stavano dall'altra parte.

PELLICINI. È il gioco delle parti Presidente.

PRESIDENTE. Vicende pirandelliane.

PRIORE. Volevo aggiungere che chi ha letto le documentazioni che ho mandato, in particolare quella sequestrata al generale Nardini, ricorderà che in un certo punto c'è una annotazione particolare in cui coloro che stanno redigendo le consulenze di parte vengono messi in guardia, perché quei consulenti stanno usando del materiale coperto da segreto NATO. Questo dimostra una certa consapevolezza della disparità. Si dice cioè: voi state scrivendo notizie, informazioni, considerazioni, che traggono origine da dati coperti da segreto.

I lavori ripresero in seduta pubblica alle ore 22,22.

BONFIETTI. In più di un'occasione si trova l'affermazione che l'Aeronautica, (tranne la relazione Pisano; che adesso non stiamo a riprendere), non si è mai «guardata» all'interno, cioè non ha mai fatto nulla al suo interno per capire le responsabilità, per capire chi poteva eventualmente avere elementi per contribuire all'accertamento della verità. Nardini sostiene: «Nel momento in cui era intervenuta la magistratura, io agivo soltanto su mandato della magistratura», e quindi non è stato fatto altro, nessuno si è più attivato. Le chiedo se lei ha mai avuto sentore invece di altre ricerche, di altre relazioni che all'interno dell'aeronautica siano state fatte, ovviamente senza essere rese pubbliche.

PRIORE. Purtroppo anche questo è un dato che ricade sotto segreto istruttorio.

I lavori proseguirono in seduta segreta dalle ore 22,23. ()*

PRIORE. C'è da dire che in un determinato periodo, quando cioè ci furono le prime richieste dell'autorità giudiziaria, e parlo di richieste che

(*) Vedasi nota pag. 181.

risalgono al giugno 1988, e quando ci furono i primi interessi di questa Commissione, mi riferisco al 1989, al tempo della presidenza Gualtieri, l'Aeronautica si è preoccupata di cercare di riordinare il materiale. In una prima fase c'era soltanto un gruppo di ufficiali che avevano avuto l'incarico di raccogliere questo materiale e di riordinarlo. Era un «ufficio Ustica», che poi è stato trasformato in un «gruppo di lavoro Ustica». Però contemporaneamente erano state istituite anche delle commissioni. Lei ricordava la Commissione Pisano nel 1989, ma negli ultimi tempi è emerso che ha operato anche un'altra Commissione, che noi per comodità chiamiamo Commissione Pollice, perché era presieduta dall'allora colonnello Pollice, attualmente generale di squadra aerea. Questa Commissione ha operato a lungo, ha raccolto materiale, lo ha esaminato e lo ha valutato redigendo poi una relazione. Ma non c'era solo questa, c'erano anche delle commissioni più specialistiche che furono costituite, ad esempio, presso l'ITAV, lì dove dovevano essere analizzati i dati *radar*. C'è stata una Commissione che ha operato in un certo senso a lungo, ricordo che siedeva presso L'ITAV, e che ha contribuito anche alla redazione di quelle famose cartine che poi furono inviate, non ricordo se nel 1989 o nel 1990, a questa Commissione. Quindi sono più i gruppi o le commissioni, come vogliamo chiamarli, che si sono interessati alla raccolta ed alla valutazione critica di documentazione concernente Ustica.

BONFIETTI. Ma non necessariamente per mandarla alla magistratura.

PRIORE. I gruppi che lavorarono sui dati radar formarono quei famosi volumi sulle varie tracce che furono trasmessi in primo luogo alla Commissione stragi. Alcune operarono a puri fini amministrativi interni, come la Commissione Pisano, istituita per ordine del Ministro. La Commissione Pollice ha redatto un documento che è rimasto sempre all'interno della Forza armata, non necessariamente per inviarlo alla magistratura.

BONFIETTI. Un'ultima domanda. Sappiamo che ufficialmente a due membri della passata Commissione sono state consegnate, per lo studio e l'analisi, le trascrizioni di oltre 400 tracce radar della notte dell'incidente. Ci può dire se questo materiale è ancora valido o se, da materiale successivo, può dirci che quelle tracce inviate alla Commissione da parte dell'Aeronautica non sono più vere? Cioè sono stati forniti dati corretti o no?

PRIORE. Sono stati sottoposti a severa critica dal collegio peritale.

BONFIETTI. Quindi la Commissione, nelle persone dell'onorevole De Julio e di un altro commissario, ha lavorato su materiale fornito dall'Aeronautica che era opinabile.

PRIORE. Purtroppo ci sono stati molti dati non corretti. Sarebbe troppo tecnico riferire i particolari. Posso farvi un esempio: molto spesso

sono state congiunte delle tracce che non andavano congiunte mentre sono state separate tracce che invece andavano ritenute come prodotte da un unico velivolo. Pertanto è stato offerto alla Commissione stragi un panorama, una ricostruzione non del tutto corretta. Ma su questo l'ultima parola sarà detta dal collegio dei periti.

I lavori ripresero in seduta pubblica alle ore 22,29.

PRESIDENTE. Ci sono ancora molte richieste di interventi e l'ora è tarda. Pur sapendo di chiedere un sacrificio al dottor Priore, ritengo che sarebbe meglio rinviare il seguito dell'audizione ad altra seduta. Se non ci sono osservazioni propongo di fissare il seguito dell'audizione a mercoledì 5 febbraio, tenendo conto che mercoledì prossimo c'è un'altra audizione molto impegnativa, quella del dottor Salvini.

La seduta termina alle ore 22,30.

8ª SEDUTA

MERCOLEDÌ 5 FEBBRAIO 1997

**Presidenza del Presidente PELLEGRINO
indi del Vice Presidente MANCA***La seduta ha inizio alle ore 19,45.*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la seduta.

Invito la senatrice Bonrietti a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

BONFIETTI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 22 gennaio 1997.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

PRESIDENTE. Comunico che, dopo l'ultima seduta sono pervenuti alcuni documenti, il cui elenco è in distribuzione; che la Commissione acquisisce formalmente agli atti dell'inchiesta.

In particolare, tra i documenti che ho acquisito, c'è una memoria che mi è stata consegnata dal colonnello De Lorenzo, figlio del generale De Lorenzo, in cui si interviene in maniera critica rispetto a quella parte della proposta della relazione che riguarda gli eventi dell'estate 1964. Il documento che mi è stato consegnato dal colonnello De Lorenzo, il quale mi è venuto a trovare, era un'anticipazione della comunicazione che lo stesso colonnello avrebbe fatto a un congresso in corso di svolgimento oggi e domani a Roma per iniziativa anche di Alleanza Nazionale. Avrei avuto piacere di partecipare a tale congresso, sia pure come ascoltatore. Tuttavia nella giornata di oggi, tra Bicamerale e presenza obbligatoria in Aula e in Commissione, ciò non è stato possibile. Pregherei allora i colleghi di Alleanza Nazionale e in particolare l'onorevole Fragalà che è uno degli organizzatori del convegno, affinché tutto il materiale – come la comunicazione De Lorenzo – che può interessare l'attività della Commissione ci venga fornito, perché possa essere acquisito insieme ai tanti documenti dell'inchiesta. D'altra parte noi acquisiamo gli articoli di stampa e quindi mi sembra dovuta l'acquisizione anche di questo documento.

A tale riguardo pregherei i nuovi consulenti, che sono presenti e a cui do il benvenuto, di cominciare ad esaminare questa documentazione unitamente agli altri contributi critici che già nella scorsa legislatura sono pervenuti da persone che si sono sentite direttamente interessate da valutazioni e giudizi contenuti nella mia proposta di relazione. Cito a memoria il materiale che ci è venuto dal dottor Cavallo e un lungo esposto, direi quasi un quaderno di doglianze, che ci è venuto dal generale Delfino. In una democrazia è dovuto interloquire con tutti, naturalmente nell'autonomia della valutazione che sarà della Commissione. Vi sono comunque critiche che possono essere accolte e altre no, a giudizio della Commissione, e che però dovranno avere risposta. Quindi prego i consulenti di iniziare questa attività di studio e di approfondimento che sarà molto utile nel corso dei lavori. Ne ripareremo in seguito in una riunione dell'Ufficio di Presidenza e proporrò – lo dico già da ora di fronte al *plenum* della Commissione – anche delle riunioni di tipo seminariale, come quelle che abbiamo avuto nella scorsa legislatura, proprio per poter cominciare ad avere noi tutti e per l'arricchimento di ciascuno un rafforzamento dell'apparato critico che possa condurci ad una discussione che mi auguro sia di alto profilo quando dovremo – abbastanza presto – avviarci alla fase finale del nostro lavoro, visto che, come ricorderete, dovremo poter concludere entro l'ottobre di quest'anno.

Comunico inoltre che in data 23 gennaio 1997 il presidente del Senato ha chiamato a far parte della Commissione il senatore Fausto Cò – che ha già partecipato a una riunione dell'Ufficio di Presidenza, ma al quale rinnovo il mio benvenuto – in sostituzione del senatore Giovanni Russo Spena dimissionario. Ripeto oggi quanto ho già detto nell'occasione di quella riunione dell'Ufficio di Presidenza: mi dispiace che il senatore Russo Spena abbia dovuto lasciare la Commissione di cui era già stato membro in legislature passate, acquisendo quindi una particolare conoscenza degli oggetti delle inchieste. So però che il collega Cò ha un'uguale conoscenza e quindi ci aspettiamo da lui un valido contributo.

Informo che l'Ufficio di Presidenza allargato, nella sua riunione del 29 gennaio scorso, ha deliberato la nomina a consulenti dei magistrati Alessandro Galli, Libero Mancuso, Carlo Nordio, Antonio Tricoli e dei professori Giuseppe De Lutiis, Franco Ferraresi, Virgilio Ilari e Gerardo Padulo. Per i magistrati l'assunzione dell'incarico è subordinata al parere favorevole del Consiglio Superiore della Magistratura, parere che ritualmente è stato richiesto.

*INCHIESTA SULLE VICENDE CONNESSE AL DISASTRO AEREO DI USTICA:
SEGUITO DELL'AUDIZIONE DEL DOTTOR ROSARIO PRIORE (*)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione del dottor Rosario Priore, che ringrazio ancora una volta per la collaborazione offerta.

(*) L'autorizzazione alla pubblicazione dei passaggi originariamente svoltisi in seduta segreta è stata comunicata dall'audito con lettera del 6 giugno 2001 n. prot. 048/US.

Sono iscritti a parlare i colleghi Manca, Castelli, Pellicini, De Luca, Palombo, Follieri, Gualtieri, Gnaga e Tassone.

Do subito la parola al vice presidente Manca.

MANCA. Dottor Priore, prima di rivolgerle alcune domande, mi è gradito ed è anche doveroso esternarle tutto il mio apprezzamento per quello che finora ha fatto per il caso Ustica. Soprattutto vorrei in tutta sincerità riconoscerle che lei ha acquisito una competenza aeronautica insospettata e insospettabile, cosa che ho dedotto da come e con quale linguaggio (addirittura usando una terminologia tipica degli aviatori) ci ha relazionato nell'ultima audizione e ha risposto alle domande dei commissari. Complimenti sinceri: devo confessarle che, ora come ora lei è più tecnico aeronautico di un generale di squadra aerea in ausiliaria quale sono io. E a proposito della mia persona consentitemi di affermare in *primis* che sono, proprio come generale di squadra aerea in ausiliaria tra coloro che più di tutti vogliono che si arrivi presto alla verità, costi quel che costi, e ciò soprattutto per due motivi: la giustizia che da anni è attesa per le 81 vittime del disastro alle quali va ora il mio pensiero riverente, e la giustizia che deve essere fatta anche per il bene dell'istituzione aeronautica militare, la quale a mio avviso – come affermato da molti e dal presidente Gualtieri in particolare – è l'altra vittima del disastro.

Fatta questa premessa, vengo alla prima domanda, che non è tra quelle che avevo preparato prima del suo intervento nella precedente seduta del 22 gennaio scorso, ma scaturisce da quanto lei ha affermato in quella occasione. Mi riferisco a quanto ha risposto a proposito dei nastri magnetici di Marsala. Pregherei il Presidente di passare in seduta segreta.

I lavori proseguirono in seduta segreta dalle ore 19,55. ()*

MANCA. Lei, dottor Priore, ha detto: «Stiamo acquisendo la quasi certezza, cioè vi è una serie di elementi che porta a far ritenere che non abbiamo i nastri originali di Marsala ma delle copie». Questo per me è di estrema importanza, direi anzi di importanza decisiva perché, se è vero, il tutto assume un altro significato in quanto ciò dovrebbe costituire la prima prova del dolo in ambito aeronautico militare. A mio avviso la Commissione stragi, che è chiamata ad accertare eventuali deviazioni delle istituzioni dello Stato, dovrebbe focalizzare l'attenzione su questo particolare andando in profondità.

Lei oggi conferma quanto ci ha già riferito? Ci può dire anche qualcosa in più? Anche perché il problema della manipolazione dei nastri è apparso ancora nel 1991, allorquando si lamentò anche il dottor Santacroce, uno dei suoi predecessori, il quale aveva affermato presso questa Commissione che, al termine della sua visita a Borgo Piave, vicino Latina,

(*) Vedasi nota pag. 214.

dell'11 novembre 1980, fatti duplicare i nastri di Marsala, aveva trattenuto gli originali.

Ricordo a tutti i commissari, infine, che la circostanza delle copie dei nastri riferita dal dottor Priore in seduta segreta è stata poi riportata una o due sere dopo nel corso del TG3, episodio a mio avviso molto grave. Sarebbe interessante sapere chi ha dato la notizia alla RAI.

PRESIDENTE. Può ripetere la parte finale della sua domanda, che mi interessa particolarmente?

MANCA. La notizia dei nastri era stata data dal dottor Priore in seduta segreta. La stessa notizia è apparsa una o due sere dopo al TG3 e credo anche su «Il Messaggero». Mi chiedo come mai ciò è stato possibile.

PRIORE. Senatore Manca, la ringrazio per i complimenti, spero di meritarmi; sicuramente le sue domande metteranno a nudo tutte le carenze che ancora posseggo in materia aeronautica.

La domanda riguarda la manipolazione dei nastri; in effetti ci sono degli elementi, allo stato, che fanno ritenere che i nastri di cui noi siamo in possesso non siano gli originali del tempo in cui furono registrati. Non abbiamo ancora la certezza (io fui abbastanza chiaro), non abbiamo ancora la sicurezza, anche perché se io come autorità giudiziaria venissi in possesso di questa certezza, da questa situazione dovrei poi far scaturire dei provvedimenti.

I miei periti stanno lavorando molto alacremente su questo punto; bisogna dire che due su tre sono dei professori universitari, i quali sono impegnati con i loro obblighi accademici, ma stanno lavorando moltissimo. Spero che una risposta definitiva possa venire al più presto, in particolar modo da queste nostre missioni a Bruxelles; stiamo chiedendo anche agli esperti della NATO che ci dicano tutto quello che è a loro conoscenza, che a noi possa servire per dire se i nastri sono stati manipolati o meno. Il giorno in cui si dovesse accertare questa manipolazione, come lei stesso anticipava, poi ne deriverebbero conseguenze probabilmente anche di ordine penale, perché i nastri in sé sono un documento di primaria importanza, un documento che forse potrebbe attenere alla sicurezza dello Stato, e chiunque sopprime, trasforma o manipola comunque documenti di questa categoria, è poi passibile di determinate pene e le sue condotte hanno una qualificazione giuridica anche piuttosto grave.

Ecco tutto; in un certo senso la risposta alla sua domanda verrà il giorno in cui io dovessi prendere dei provvedimenti conseguenti.

MANCA. La ringrazio. Per l'ultima parte della mia domanda, credo che sia rivolta più che altro al Presidente e lascio a lei la discrezione di come trattare la cosa, perché in verità se uno conosce bene il problema e ne sente parlare dalla radio e dalla televisione, allora si domanda come mai nessuno si muova. Perché effettivamente l'ipotesi è di una gra-

vità notevole. Di tutte le cose che ho sentito e ho letto, questa è la cosa più grave per me.

Verrei subito, con il permesso del Presidente e del dottor Priore, alla seconda domanda.

PRESIDENTE. Prendo atto, se mi consente, di quello che lei mi ha detto, mi sembra un fatto grave e non posso che richiamare tutti all'osservanza di un segreto che ci vincola. Comunque, quello che lei ha detto è stato recepito dal magistrato che sta conducendo l'inchiesta, quindi lei mi ha consentito già di assolvere implicitamente un eventuale obbligo di rapporto e di questo la ringrazio.

PRIORE. Se mi consente, signor Presidente, volevo dire anch'io che sono rimasto molto dispiaciuto. Io non conosco i termini della questione, so soltanto che – in quei giorni ero all'estero, ero proprio a Bruxelles – mi è stato riferito che in effetti è venuta fuori la notizia della manipolazione dei nastri, credo in particolare sul TG3, non so se su altre reti o se anche sui giornali.

PRESIDENTE. Sì, perché notizie di questo genere nuocciono all'inchiesta, perché determinano un preavviso. Se noi non riusciamo a darci un forte senso di autodisciplina, allora questo tipo di audizione diventa estremamente delicato e io capirei, a questo punto, anche un atteggiamento dei magistrati che conducono le inchieste che diventasse un atteggiamento di rifiuto a partecipare alle audizioni di questo tipo, se noi non riusciamo a garantire la tutela della segretezza. Io personalmente mi attengo; capisco che spessissimo siamo oberati dall'assalto dei mezzi di informazione; però parlamentari di esperienza dovrebbero sapere che si può parlare anche per dieci minuti con un giornalista senza dire niente, è un'osservazione che faccio a tutti

I lavori ripresero in seduta pubblica alle ore 20,05.

MANCA. Signor Presidente, vengo alla seconda domanda. Ho già detto che la Commissione stragi è chiamata ad accertare in *primis* se ci sono state deviazioni nelle istituzioni statali. Nel nostro caso, l'Aeronautica militare è la prima istituzione chiamata in causa come tale. Cosa a suo parere, dottor Priore, essa doveva fare e non ha fatto, oppure cosa ha fatto e ha fatto bene o ha fatto male all'epoca del disastro?

Un'altra istituzione a mio avviso interessata alla vicenda è il Ministero dei trasporti; anche per essa, a suo parere, vale la stessa domanda o comunque quale è stato e quale doveva essere il suo ruolo, cioè del Ministero dei trasporti? Questa domanda per me può non essere segreta.

PRIORE. Per quanto concerne il comportamento dell'Aeronautica, devo dire questo, che sarebbe lungo l'elenco di tutte le attività che sono state omesse o le varie carenze che noi abbiamo accertato nel corso di

questi sedici anni. Ne riferisco preliminarmente una: in caso di incidenti aerei credo che tutt'ora sussista, come sussisteva all'epoca, un obbligo di conservazione del materiale che serve alla documentazione di quello che è successo in occasione dell'incidente, in primo luogo la conservazione dei nastri di registrazione radar. Questo, per esempio, non è stato fatto, questo è uno degli obblighi ai quali si è mancato; non abbiamo trovato, nonostante tutte le ricerche fatte e nonostante vi fosse un provvedimento della Procura di Palermo e nonostante vi fosse anche un'attività di iniziativa per la conservazione dei nastri *radar* di tutti i siti interessati al disastro, non abbiamo trovato, dicevo, moltissima documentazione. In primo luogo, non siamo riusciti mai a trovare gli originali, i nastri, né in copia, né in originale, di Poggio Ballone, di Poggio Renatico, di Potenza Picena, che sono tutti nastri di siti che hanno seguito il volo del DC 9 Itavia. Ritengo che per questi siti ci fosse un obbligo di conservazione della documentazione radaristica, come c'era un obbligo di conservazione della documentazione cartacea per quei siti che invece operavano in fonetico-manuale, e faccio riferimento in particolare al sito di Licola, a quello di Siracusa, perché anche quello di Siracusa all'epoca funzionava con il sistema fonetico-manuale. Tutto questo materiale purtroppo non è stato conservato, ma, quello che è più grave (e su questo volevo richiamare la vostra attenzione) è che di questo materiale si era iniziata una concentrazione. Per i nastri di Poggio Ballone, per esempio, emerge da più parti che sono stati portati, addirittura concentrati insieme all'altro materiale radaristico nella base di Trapani Birgi; ebbene, questi nastri non sono stati mai più ritrovati. Non solo, ma ci sono delle prove in questo senso, nel senso cioè che questi nastri addirittura a dieci anni di distanza – parlo del 1990 – ancora esistevano; quando abbiamo fatto delle ricerche mirate per l'acquisizione di questo materiale, purtroppo non lo abbiamo trovato.

Questa è una delle prime carenze, una delle più macroscopiche.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, consigliere Priore, se ho ben capito il senso di una delle sue risposte nell'audizione della settimana scorsa, ci fu anche un difetto di esecuzione, non voglio dire una deviazione nell'esecuzione del sequestro originario da parte dei carabinieri.

PRIORE. Questo è vero.

PRESIDENTE. Mi sembra che in sede di esecuzione, se ho capito, il sequestro fu limitato soltanto ad alcuni siti radaristici, mentre esso era concepito in modo tale da poter avere un'esecuzione più ampia.

PRIORE. Questo è vero, lo accennavo l'altra volta e credo che sia noto a molti membri della Commissione.

In effetti il primo provvedimento, quello della Procura di Palermo, era di ordine quasi generico, per cui se ne fosse stata data esatta esecuzione forse oggi avremmo anche i dati radaristici di Poggio Ballone che

hanno un'importanza sempre maggiore. Noi infatti diamo sempre più importanza ai dati radaristici di Siracusa; avremmo comunque avuto anche il DA1 di Siracusa il DA1 direttamente di Licola. Ci fu, cioè, una mala esecuzione una interpretazione restrittiva di quel provvedimento per cui alla fine si presero soltanto i dati di Licola e di Marsala....

PRESIDENTE. Possiamo ritenere come un dato acquisito che il giudizio negativo che è stato espresso da una delle relazioni Gualtieri su questo fatto trova conferma. Quella fu una delle prime falle dell'inchiesta di cui poi a distanza di anni si stanno pagando i prezzi.

GUALTERI. Signor Presidente, vorrei osservare che l'ordinanza della Procura di Palermo diceva che il sequestro doveva riguardare tutto il Tirreno. I carabinieri ai quali era stata affidata l'esecuzione indicarono il triangolo Latina-Ponza-Palermo; in questo triangolo più ristretto, che è una minima parte del Tirreno esistevano i soli due radar di Licola e di Marsala e quello di Ciampino. Se avessero eseguito l'ordinanza della procura di Palermo su tutto il Tirreno avrebbero trovato altri due presidi radar, compreso Poggio Ballone e l'altro che era di supporto a Marsala. Nel caso di malfunzionamenti – si è detto che Marsala non ha funzionato per tredici minuti, automaticamente lo doveva coprire quello di Siracusa e quindi se avessero preso in considerazione tutti i radar della zona indicata dalla Procura avremmo avuto fin dall'inizio i nastri.

PRESIDENTE. Volevo dire la stessa cosa.

MANCA. Adesso non ho più le idee chiare: ho chiesto se l'Aeronautica ha fatto bene o ha fatto male. Questa mala esecuzione e da addebitare ai carabinieri o all'Aeronautica? Questo è ciò che vorrei comprendere.

PRESIDENTE. L'Aeronautica non c'entra, è un problema di esecuzione dei carabinieri.

MANCA. È giusto saperlo. Io ho chiesto cosa ha fatto e cosa non ha fatto l'Aeronautica, e per quanto attiene questo mi sembra quindi che non c'entri niente.

PRESIDENTE. Le ripeto che l'Aeronautica non c'entra niente. Comunque siamo tutti in rappresentanza della Nazione italiana nella sua interezza.

MANCA. Certamente, io ho fatto la domanda sull'Aeronautica e sul Ministero dei trasporti.

PRIORE. Desidero fare una premessa: non credo che spetti a me dare dei giudizi sul comportamento di una istituzione quale è l'Aeronautica. Io

come giudice penale devo interessarmi soltanto dei comportamenti dei singoli che rivestono carattere di illiceità penale.

Per quanto concerne i singoli episodi che ho incontrato in questa lunga vicenda, devo dire che non do giudizi sulle prese di posizione dell'Aeronautica in relazione all'evento, anche perché prese di posizione di questo genere ce ne sono state tante, a partire dal dicembre del 1980 con alcune note che provenivano dallo Stato Maggiore. Queste prese di posizione a me non interessano anche perché sono di ordine generale. Io voglio soltanto ricordare, a parte la questione dei dati radaristici, la questione che riguarda la documentazione cartacea. Su questa documentazione cartacea troviamo delle lacune vastissime: troviamo, ad esempio, che manca una serie di registri di particolare importanza, sito per sito, non solo per i singoli siti periferici, ma anche documentazione che doveva essere conservata dalle entità centrali dell'Aeronautica.

Faccio degli esempi perché l'elenco è lunghissimo. Troviamo delle mancate registrazioni sui registri di protocollo dei vari ROC e dei vari SOC delle varie regioni aeree. Abbiamo accertato addirittura dei tagli, degli strappi su determinati registri relativi a determinate operazioni importantissime che devono essere registrate sui singoli registri che si tengono in una sala operativa; mi riferisco al *Master Controller*, al *Mio*, *Manual Input Operator*, al guida-caccia, che risultano carenti di annotazioni dovute, obbligatorie. In altri registri troviamo addirittura delle parti mancanti che riguardano proprio i giorni di interesse. Faccio un caso per tutti: in un registro di Marsala è strappata la pagina che riguarda il 27 giugno 1980. In altri registri troviamo delle annotazioni palesemente ricopiate in bella scrittura come se si fosse rifatta la pagina.

Parlo di violazioni di doveri compiute dai singoli, non voglio dare giudizi generali sull'istituzione. Possiamo poi benissimo ritornare sulle singole violazioni compiute da singoli appartenenti alla forza Aeronautica, come possiamo anche ritornare, se vogliamo affrontare un discorso di ordine generale, sulle prese di posizione che sono state assunte dallo Stato Maggiore e da singoli reparti dello Stato maggiore. Vorrei però soffermarmi su quella parte della sua domanda che riguarda il Ministero dei trasporti.

Il Ministero dei trasporti ha istituito nei tempi dovuti la famosa Commissione Luzatti che ha molto operato anche in contatto con la Magistratura, sebbene in questo rapporto siano poi nate delle incomprensioni a causa del sovrapporsi della Commissione Luzatti al primo collegio peritale, che risale ai tempi della Procura di Palermo. Queste sono comunque questioni che non riguardano direttamente la sua domanda.

Per quanto concerne il Ministero dei trasporti, il Ministro dell'epoca, che mi sembra fosse l'onorevole Formica, istituì nel giorno immediatamente successivo all'evento (credo che il decreto fosse del 28 giugno 1980) la Commissione che iniziò a lavorare con una certa lena. In questa sede potremmo anche rivolgere tante critiche alla Commissione Luzzatti, però si può dire fondamentalmente che la Commissione operò in assenza di reparti. La Commissione Luzzatti che puntava, come in genere fanno le

Commissioni civili nella ricostruzione dei disastri aerei, sulla ricostruzione del reperto, a quel tempo non ebbe mai modo di avere tra le mani se non quei piccoli reperti che furono ripescati nell'immediatezza nel mar Tirreno e che furono concentrati all'aeroporto di Palermo, a Bocca di Falco.

In effetti quindi gli operatori della Commissione Luzzatti ebbero a loro disposizione materiale limitatissimo; non posso dire quali sarebbero state le conclusioni della Luzzatti, se i suoi membri avessero avuto a disposizione tutto il materiale che hanno poi avuto i membri del collegio Blasi e poi i membri del collegio Misiti in un momento successivo, quando con le operazioni di recupero si è potuta esaminare una buona parte del velivolo.

PRESIDENTE. Vorrei un chiarimento, non per assumere posizioni minimalistiche ma per capire. Tutte queste carenze di documentazione sono una singolarità della documentazione che riguarda il caso Ustica o costituiscono un aspetto particolare di una situazione di disordine più generale? Se in un archivio ben tenuto manca un fascicolo, questo allarma; se invece normalmente in quell'archivio i fascicoli si perdono, il problema diventa diverso: allarma da un altro punto di vista la tenuta generale dell'archivio. Questo fatto, ad esempio, che si strappa una pagina di un registro a mio modo di vedere è gravissimo. Avete fatto delle indagini a campione per capire se questo è uno stato generale della documentazione dell'Aeronautica (e quindi se accade un disastro come quello di Ustica non siamo in condizione di capire i motivi del perché vi è una situazione di dissesto generale dell'amministrazione) oppure se, all'interno di una situazione di regolarità, emerge una serie di irregolarità che da un lato tranquillizzano ma dall'altro attirano sospetti più gravi?

PRIORE. Sì. C'è da dire che in effetti molte di queste mancanze, di queste carenze potrebbero essere attribuite ad una diffusa negligenza; credo che in qualsiasi ufficio statale le protocollazioni e il mantenimento dei fascicoli non siano del tutto perfetti.

Non posso anticipare i miei giudizi, non posso dire se si tratta di semplici colpe, cioè di negligenze o di assenza di attenzione per il materiale che si aveva per le mani, o se si tratta di comportamenti dolosi. In effetti, c'è una serie ripetuta di queste carenze, c'è una concentrazione su alcuni protocolli, su alcuni registri, sulla conservazione di determinati documenti (ad esempio come lei sottolineava, nel caso della pagina strappata al 27 giugno) che può ingenerare dei sospetti. Purtroppo, come ho già detto, in questo stadio non posso pronunciarmi al riguardo e dire se vi sia dolo o semplice colpa; c'è sicuramente una serie di fatti che sono concentrati sul giorno, o su particolari documenti o protocolli. Come anche c'è, ad esempio, la stranezza della mancanza di determinati nastri, che pure dovrebbero essere stati accentrati in determinati luoghi. C'è qualcosa che si ripete e che si concentra soltanto su carte ed atti che riguardano il giorno di Ustica. Questo è il punto: poi bisognerà trarne le conseguenze.

MANCA. Vorrei tornare sulla questione relativa al ruolo svolto dal Ministero dei trasporti e sulla Commissione Luzzatti; tale Commissione, ad un certo punto, ha terminato i suoi lavori. Ma come mai, dopo di ciò, nessuno ha sentito il dovere di rispettare una norma che sancisce di nominare una seconda commissione tecnica? La giustizia è andata avanti, ma della Commissione tecnica non si è più parlato! Dico questo perché ritengo che noi dobbiamo operare anche in quella direzione.

PRIORE. Per quanto riguarda il Ministero dei trasporti, ritengo che il Dicastero abbia considerato adempiuto il suo obbligo con il deposito finale della relazione della Commissione Luzzatti, la quale ha depositato una relazione preliminare e poi una definitiva, se non due preliminari (in questo momento la memoria non mi soccorre, al riguardo). Con il deposito della relazione definitiva, allo stato delle conoscenze (credo che la relazione definitiva sia del 1984), per decisione del Ministero dei Trasporti, sapendo pure che tutto era passato nella competenza del Giudice ordinario, quest'ultimo Dicastero ha ritenuto, forse, di non ritornare sull'argomento. Questo è quanto le posso dire.

MANCA. Sono due canali diversi, lei me lo insegna!

PRIORE. Il Ministero dei trasporti potrebbe sostenere, a sua difesa, che la maggior parte dei reperi, dal momento in cui è cessata la sua competenza con il deposito della relazione definitiva, venivano acquisiti dall'autorità giudiziaria ordinaria, che ne poteva disporre; avrà quindi potuto stimare che tutto fosse passato nella competenza del Giudice ordinario.

MANCA. Veniamo ora allo scenario aereo della sera della tragedia...

CALVI. Vorrei intervenire brevemente. In relazione alla domanda che ha fatto poco fa il collega Manca, sulla quale si è inserito il Presidente, vorrei sapere, dottor Priore, se questo registro strappato e queste condotte sono state oggetto di un capo di imputazione o sono rimasti semplicemente episodi che non hanno determinato, sia pure a carico di ignoti, l'elevazione di un carico di imputazione.

PRIORE. Tutta questa serie di condotte è stata portata alla conoscenza del Pubblico Ministero. Purtroppo, come lei ben sa, siamo in un regime di passaggio di riti quindi, anche se si tratta di condotte che sicuramente si sono consumate e verificate prima che entrasse in vigore il nuovo codice, sono state scoperte in un momento successivo. Posso soltanto dirle che il Pubblico Ministero si è riservato qualsiasi determinazione sull'insieme di questi comportamenti. Ho riferito agli Uffici della Procura della Repubblica su questi comportamenti, sulle soppressioni, sulle alterazioni di questi vari documenti, come anche sulle false testimonianze compiute in tutto questo lungo corso del tempo; il Pubblico Ministero, allo stato si è riservato di prendere determinazioni in merito.

CALVI. La mia domanda originava dal fatto che lei affermava di non sapere se si trattasse di dolo o di colpa.

PRIORE. Proprio per questo mi sono rimesso agli uffici della Procura!

MANCA. Dottor Priore, tutti sanno che lo scenario aereo della sera della tragedia ha una relevantissima importanza ai fini dell'indagine. Lei è riuscito ad ottenere dalla NATO notizie in merito, utilizzando i tracciati *radar*, seppur segretati; se sì, quale è la versione Nato su tale scenario e quanto acquisito in sede Nato è coerente con quanto acquisito in sede di aeronautica militare?

I lavori proseguirono in seduta segreta dalle ore 20,23. ()*

PRIORE. Devo darle una risposta non conclusiva, nel senso che in primo luogo non abbiamo chiesto alla Nato di fornirci una interpretazione dello scenario, ma abbiamo fatto delle singole domande, abbiamo posto dei singoli quesiti per una semplice ragione di opportunità, nel senso che non abbiamo assolutamente voluto rimettere alla Nato una decisione sull'interpretazione dello scenario aereo di quella sera.

In secondo luogo perché riteniamo che anche i nostri esperti siano in grado di dare una risposta complessiva, prescindendo da un giudizio globale della Nato.

Sui singoli quesiti, la Nato si è riservata e sta dando una mano su tutti i singoli problemi di interpretazione dei dati *radar* che si pongono quotidianamente.

CALVI. Non ci può dire nulla, ora?

PRIORE. Adesso non c'è nemmeno una risposta di tipo complessivo.

CALVI. Sempre a proposito di questo argomento, lei, dottor Priore, si è recato alla Nato, perché è rimasto deluso dall'aeronautica militare per le cose non vere sostenute, per i depistaggi e così via, o perché questo ha rappresentato un passo obbligato?

I lavori ripresero in seduta pubblica alle ore 20,25.

PRIORE. Per quanto concerne la risposta della Nato sui nostri tracciati *radar* vorrei aggiungere che noi chiediamo sempre una interpretazione non solo del singolo momento dell'incidente, ma anche su fatti e circostanze che riguardano orari diversi da quello dell'incidente; per questo ancora non abbiamo ricevuto una risposta complessiva.

(*) Vedasi nota pag. 214.

Per quanto concerne l'altra domanda, cioè sul perché ci si sia rivolti alla Nato, posso risponderle che ciò è avvenuto in primo luogo perché molti dei documenti utili per l'interpretazione dei dati *radar* cioè quelli da cui noi potremmo trarre degli strumenti di lettura di questi difficilissimi tabulati sono coperti dal segreto Nato; non per il fatto che ci fosse una lettura di cui non ci fidiamo, ma per il fatto che la Aeronautica italiana ci ha detto che quei documenti erano coperti dal segreto Nato. In secondo luogo c'è da dire che molti di questi dati avevano subito nel tempo una serie di interpretazioni per le quali i vari collegi peritali che si sono susseguiti hanno fruito di un certo aiuto che veniva dall'Aeronautica militare italiana. In terzo luogo c'è da dire che su molti passaggi di quelli fornitici dall'Aeronautica militare erano sorti dei dubbi.

MANCA. Dottor Priore, pochi giorni or sono ha affermato in televisione, nel programma di Sergio Zavoli, che se c'è stata strage nella vicenda Ustica, risulta difficile sostenere che sia dovuta ad un'iniziativa autonoma del solo livello militare. Ci può completare la logica di questo schema?

PRIORE. Non ricordo di aver risposto così, in verità anche perché quella intervista l'ho rilasciata molto tempo fa. Evidentemente ho parlato di strage come atto volontario avente a bersaglio il DC 9 Itavia. Lei mi ricordava che io avrei detto...

MANCA. Ho risentito quell'intervista, nella quale lei affermava che: «risulta difficile sostenere che sia dovuta ad una iniziativa autonoma del solo livello militare». Ci può completare la logica di questo pensiero? Le dico sinceramente che viene da pensare che dietro questo pensiero militare ci sia un pensiero politico o di altra natura.

PRIORE. Volevo dire questo: se quella notte c'è stata una azione volontaria che non aveva ad oggetto il DC 9 Itavia – credo che questo sia pacifico, non contestato da alcuno – detta azione non può essere stata decisa solo da un livello militare, quale che esso sia, prescindendo dalla nazionalità di questo livello militare. In tal caso saremmo di fronte ad una operazione sicuramente concepita ad un livello di tipo diverso ed eseguita soltanto dal livello militare: in questo senso mi esprimevo, pur ponendo tutte queste condizioni.

MANCA. Sempre nella stessa occasione lei ha affermato che ci sono cassette politiche o militari in cui c'è la verità, e che ci sono persone che hanno ordinato, eseguito o coperto il misfatto; lei ha aggiunto poi che ci devono per forza essere degli scritti, che sono conservati sicuramente in qualche cassetto. È possibile che in tanti anni di indagini si sia fatto almeno un'idea di questi cassette e delle relative chiavi?