

rapporti e le informative sul caso si riassumono in poche carte pasticciate e senza alcun valore. È quindi del tutto paradossale questo stato delle cose, anche a fronte di un'ipotesi – quella dell'esplosione interna, formulata con cautela all'indomani della scoperta di flebili tracce di esplosivo nei resti del DC9 – che avrebbe dovuto stimolare la ricerca informativa in vari settori, soprattutto nell'ambito internazionale. Come viene descritto nel capitolo V, lo scenario nel quale si muove l'Italia registra un progressivo aumento del clima di tensione. Si determina, in sostanza, fin dalla primavera del 1980, una sorta di stato di allerta dei Paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo soprattutto in seguito al grave deteriorarsi dei rapporti tra USA e URSS e dopo le ripercussioni relative alla rivoluzione khomeinista in Iran e alla crisi del Golfo Persico. L'apparente disinteresse dimostrato dai servizi di sicurezza (specie quelli militari) per un'ipotesi potenzialmente così foriera di implicazioni politico-strategiche lascia sbalorditi. SISMI e SISDE, come la stessa autorità giudiziaria, mettono in atto una sorta di *strategia dell'attesa*. Poi, di colpo – nel 1986-1987 – si rianimano per ordine del Governo. I vertici del SISMI, come si è visto nel III capitolo, nel bel mezzo delle due campagne di recupero dei rottami dell'aereo, in strettissima complicità con la Presidenza del Consiglio, lanciano generici sospetti sull'*Ifremer* e il suo operato, nel momento in cui era già ben chiaro che sulla carcassa del DC9 non risultavano evidenti tracce di impatto con missili o esplosioni esterne. In ultima analisi, il comportamento dei servizi di sicurezza ha seguito una sorta di doppio binario di criptica interpretazione. Questo ha favorito, insieme ad altri comportamenti di natura contraddittoria e surrettizia, il generarsi di confusione, tensione e insicurezza nelle istituzioni e nell'opinione pubblica.

6. La Commissione Gualtieri

La Commissione stragi, sotto la presidenza del senatore repubblicano Libero Gualtieri, è stata investita, su indicazione del Parlamento (come abbiamo ricordato nel I capitolo), del cosiddetto *caso Ustica*. È sembrato, immediatamente, interesse del presidente della Commissione e della maggioranza dell'epoca dei consiglieri che a lui faceva riferimento che non fosse importante tanto appurare le *ragioni* della mancata individuazione degli autori della strage del 27 giugno 1980 (così definita ormai in sede giudiziaria), quanto ricercare unidirezionalmente qualsiasi elemento nelle procedure adottate – a qualsiasi livello – dall'Aeronautica Militare dal momento della scomparsa del DC9 fino all'attivazione della stessa Commissione, che dimostrasse un intento o disegno criminale atto a favorire azioni di copertura, depistaggio o inquinamento delle indagini, al fine di occultare un non meglio identificato segreto sovranazionale. In modo aprioristico, l'intento della Commissione Gualtieri è stato quello di rendere coerente alla ricostruzione storica della Prima Repubblica elaborata nella Commissione fino a quel momento, il disastro di Ustica come l'ennesima *strage di Stato*, impunita per gli stessi motivi e per le stesse devia-

zioni istituzionali di Portella delle Ginestre, piazza Fontana, Questura di Milano, piazza della Loggia, attentati ai treni, per arrivare alla carneficina alla stazione di Bologna, ecc. Le improvvise e anticipate dichiarazioni del senatore Gualtieri, come quelle rilasciate durante una puntata del Maurizio Costanzo *Show* relativa al merito rivendicato nella felice soluzione del caso Bucarelli, sostituito alla direzione delle indagini dal giudice istruttore Rosario Priore, già collaboratore della stessa Commissione, sono un chiaro esempio dell'impropria alterazione del ruolo della Commissione di fronte all'opinione pubblica. La quale veniva indotta a credere che l'azione del Presidente della Commissione aveva sventato una manovra di poteri occulti, contro i quali si sarebbe mosso meglio il nuovo magistrato. La Commissione, per anni, fuori della sua cornice istituzionale, è servita direttamente o indirettamente come megafono per spalleggiare o supportare il lavoro di alcune Procure della Repubblica, impaludate da decenni in indagini riguardanti i cosiddetti misteri d'Italia. Misteri spesso rimasti tali non tanto per le reali difficoltà nel risolverli, ma quanto per il malcelato interesse di servirsene come grimaldello nella competizione politica, nonché come sistemazione di pendenze politico-affaristiche. Il caso di Ustica ne è un palese e inquietante esempio.

7. *L'Aeronautica Militare*

Nonostante la montante (e peraltro conformistica) campagna accusatoria nei confronti dell'Arma Aeronautica, le accuse mosse in sede giudiziaria sia ai vertici dello Stato Maggiore (art. 289, attentato agli organi costituzionali: alto tradimento), sia agli stessi militari in servizio nelle varie basi *radar* (Marsala, Licola, Poggio Ballone) non sono la descrizione di un alto disegno criminoso organizzato al fine di occultare chissà quale segreto militare, ma l'esatta *fotografia* di una struttura ai limiti delle capacità funzionali, per motivi di bilancio, burocratizzata e sclerotizzata nell'organizzazione della catena gerarchica, dove ai livelli più bassi si tendeva ad evitare ogni genere di responsabilità, e le attività di servizio erano spesso svolte in modo svogliato, meccanico e ciecamente ripetitivo. Non va dimenticato poi che proprio nel 1980, l'Aeronautica Militare si trovò a fronteggiare la grave crisi del settore dei controllori di volo, i quali avevano montato una vera e propria sommossa sindacale. In questo clima di tensioni e lotte intestine, di attriti anche con gli stessi vertici del Governo, l'Arma Aeronautica ha dimostrato la sua difficoltà nel gestire - in maniera fuori del comune - anche un caso delicato e potenzialmente insidioso quale quello della caduta del DC9 Itavia. Gli addebiti a questa Forza Armata, formulati in questi anni e amplificati da una incredibile gogna pubblica, non possono certo rappresentare quel tassello mancante che avrebbe impedito l'accertamento della verità e quindi l'individuazione degli eventuali responsabili. Accusata di volta in volta di essersi disinteressata e poi interessata più del dovuto al *caso Ustica*, l'Aeronautica non solo non è responsabile degli enormi ritardi e delle clamorose omissioni che hanno

contraddistinto l'istruttoria, sia sommaria che formale, ma - è bene ricordarlo ancora una volta - non ha mai condotto inchieste in proprio sul disastro del DC9 Itavia perché questo non era (e non è) il suo compito. Quando si è attivata, lo ha fatto su specifiche richieste o dell'autorità giudiziaria (come è avvenuto con il pubblico ministero Giorgio Santacroce) su questioni meramente tecniche o per volere del Governo e dei Ministri. L'ex ministro della difesa, Mino Martinazzoli, rispondendo ad alcune interrogazioni al Senato il 3 ottobre 1989, formulò un'eloquente quanto disarmante domanda retorica: «Cosa pretendiamo dall'Aeronautica Militare che quando tace viene definita portatrice di imbarazzanti silenzi e se reagisce viene aspramente criticata?». I guasti, gli errori e le omissioni più gravi e inquietanti - come si è visto - pesano sulle spalle di altre istituzioni e di altri soggetti. La grande e imperdonabile colpa dell'Aeronautica Militare è stata invece un'altra: quella di non aver capito, per tempo, che poteva rischiare di essere scelta come *capro espiatorio* di una partita più grande e complessa, che andava affrontata con profonda determinazione nel rispetto puntiglioso (al limite della maniacalità) di ogni procedura, norma o regolamento.

NOTE

⁽¹⁾ Per essere precisi, Saverio Rana ricoprì l'incarico di Aiutante di Volo del sottosegretario alla difesa, onorevole Marino Guadalupi (PSI – eletto a Brindisi) durante il primo governo di centro-sinistra retto da Aldo Moro, con Pietro Nenni vice presidente del Consiglio dei Ministri.

**PROPOSTA DI DISCUSSIONE FINALE DEL DOCUMENTO
SULLE VICENDE CONNESSE ALLA SCIAGURA AEREA
DEL 27 GIUGNO 1980**

PAGINA BIANCA

SCIAGURA AEREA DEL 27 GIUGNO 1980

(cosiddetta *strage di Ustica* - DC9 I-TIGI Itavia)

1. Deposito della bozza di relazione sul Caso Ustica del 27 aprile 1999

In data 27 aprile 1999, dopo un difficile e articolato lavoro di ricostruzione, veniva depositato – dai senatori Vincenzo Ruggero Manca e Alfredo Mantica e dai deputati Enzo Fragalà e Marco Taradash – agli atti dell'inchiesta condotta dalla Commissione un elaborato intitolato SCIAGURA AEREA DEL 27 GIUGNO 1980 (cosiddetta *strage di Ustica* – DC9 I-TIGI Itavia) così composto: cinque capitoli (*Introduzione, L'evento e i primi depistaggi, Magistratura-Aeronautica Militare, Il quadro politico interno, Il quadro politico internazionale*) più le conclusioni.

Il documento, nella parte conclusiva, poneva in risalto i comportamenti di quei soggetti (Governo e Ministri, magistratura, l'Itavia, il RAI, i servizi di sicurezza, la Commissione Gualtieri e l'Aeronautica Militare) che nel corso degli anni (sarebbe meglio dire, dei decenni) hanno creato le condizioni per trasformare un disastro aereo in un inestricabile mistero di Stato. Nella parte introduttiva, al paragrafo 3, si metteva in evidenza una delle tante valutazioni espresse in sedi istituzionali dall'autorità giudiziaria che – in un titanico sforzo indagativo e ricostruttivo – finiva purtroppo per congedare una sorta di *slogan* al negativo sulle spiegazioni della lacunosa e nebulosa meccanica dell'incidente: *quasi bomba, quasi missile, quasi collisione, quasi tutto*.

«Il livello di *entropia* (cioè di caos, di disordine) registrato all'interno del sistema, è stato involontariamente ben descritto sempre dal giudice Priore, nel corso della sua audizione del 22 gennaio 1997: "Nella nostra inchiesta, contrariamente a quanto a volte si crede all'esterno, non esiste una sola pista, non si è mai data la prevalenza ad una sola pista: tutte sono state percorse e vengono percorse. Abbiamo avuto l'ipotesi della bomba, quella della collisione, quella del missile. E si è sperato molto che dal recupero del relitto si potesse avere una parola su queste varie ipotesi. Del relitto abbiamo recuperato oltre l'80 per cento: la nostra impressione, il nostro giudizio (spesso si usa questo termine, cioè che il relitto deve assolutamente *parlare*) è che il relitto non parli o parli in un modo così fioco che non riusciamo ad ascoltarlo. Accanto alle tre ipotesi principali di cui vi ho detto, dalla interpretazione del relitto viene fuori l'ipotesi del *quasi missile* cioè di un missile che sia esploso non nel modo consueto che tutti conosciamo, cioè producendo delle schegge (perché la scheggiatura nelle pareti della fusoliera

non è stata rilevata). L'ipotesi di una *quasi bomba* cioè di una carica minima che non lascia tracce. Quella della *quasi collisione* cioè dell'incrociarsi del nostro velivolo (il DC9 Itavia) con altri aerei senza toccarsi, ma in un modo tale da squilibrare l'assetto e quindi da cagionarne la caduta"».

Il lavoro di ricerca che ha dato vita all'elaborato consegnato ad aprile del 1999 – in linea con i compiti ed i dettami fondanti la Commissione – non è stato animato dalla volontà di inseguire e proporre fantomatici scenari alternativi o improbabili presunti responsabili della tragedia. Ha soltanto cercato di raffigurare, invece, con la dovuta e doverosa dose di distacco e imparzialità, il terribile affresco della vicenda, illuminando, qua e là, quei punti oscuri e quelle zone d'ombra identificabili o rintracciabili negli atteggiamenti istituzionali, all'interno degli apparati dello Stato, della pubblica amministrazione e nel mondo della politica e degli affari.

In questo universo complesso e in parte mai esplorato ci si è avventurati con l'intento di fornire almeno una risposta alle tante, troppe domande che continuano a gravare sulla strage del 27 giugno 1980: perché, dopo circa venti anni, non si è ancora trovata una spiegazione definitiva sulle cause che hanno determinato la caduta del DC9 Itavia? L'effetto *al-talena*, la perdurante e logorante oscillazione del pendolo da una all'altra ipotesi non ha fatto altro che rendere deboli ed incerti anche i pochi punti fermi registrati nel corso dei vari accertamenti. Corre l'obbligo ricordare, infine, che la necessità di giungere a delle prime conclusioni, per quanto riguarda la tragedia di Ustica, è maturata proprio all'indomani del deposito delle requisitorie da parte dei magistrati delegati a sostenere la pubblica accusa nell'ambito dell'inchiesta sul disastro aereo del 27 giugno 1980. Dai dubbi, incognite, lacune, interrogativi: in sostanza, dal complessivo e preoccupante stato di incertezza rappresentato dal provvedimento giudiziario, segnatamente alla meccanica dell'incidente, si è tratto il convincimento che ormai erano maturi i tempi affinché la Commissione giungesse a delle considerazioni finali (seppur non definitive in senso assoluto) in merito al *modus operandi* degli apparati istituzionali, dello Stato in quanto tale, sulle vicende connesse alla caduta del DC9 I-TIGI.

2. Deposito delle requisitorie da parte dei pubblici ministeri

In data 31 luglio 1998, i pubblici ministeri delegati all'inchiesta sul caso Ustica (nominati il 1° agosto del 1990 dall'allora procuratore capo di Roma, Ugo Giudiceandrea, in sostituzione del vecchio pubblico ministero, Giorgio Santacroce), Giovanni Salvi, Vincenzo Roselli e Settembrino Nebbioso, depositavano le loro requisitorie. Gli esponenti della pubblica accusa, a conclusione dei tempi fissati per la fase istruttoria, chiedevano, fra l'altro, al giudice istruttore Rosario Priore di rinviare a giudizio di fronte alla Corte di assise di Roma ufficiali e sottufficiali dell'Arma Aeronautica per aver – nel corso degli anni – ostacolato, inquinato e deviato le indagini sulla caduta del DC9 della compagnia aerea Itavia, al fine di occultare una non meglio «verità segreta» o ragion di Stato, presumibil-

mente concernenti elementi, non trascurabili, che potrebbero portare ad individuare la causa in una interferenza di altro o altri aerei, privi di *transponder* per l'identificazione *radar*, con la rotta del DC9, in un luogo e momenti coincidenti con quelle del disastro. Fra le alte cariche militari delle quali si chiedeva il processo, figuravano gli allora capo e sotto capo di Stato Maggiore e capo del SIOS dell'Aeronautica Militare, generali Lamberto Bartolucci, Franco Ferri e Zeno Tascio.

3. *L'audizione dei pubblici ministeri*

Al fine di penetrare meglio nello spirito dell'articolato impianto accusatorio congedato nelle requisitorie dei pubblici ministeri, la Commissione riteneva opportuno ascoltare i tre magistrati della Procura di Roma. Otteneva quindi la loro prima convocazione in data 22 settembre, al fine di illustrare al Parlamento i contenuti delle loro requisitorie, «nell'avvertita coscienza da parte di tutti – sottolineava il presidente Giovanni Pellegrino – che essa costituisce il punto di vista di una parte». L'audizione dei pubblici ministeri del caso Ustica ha occupato tre sedute della Commissione: il 22 e il 29 settembre e il 20 ottobre 1998 (Vedi Commissione stragi – XIII legislatura – Resoconti stenografici: 40^a, 41^a e 42^a seduta). Da quella lunga testimonianza, i commissari di questo organismo parlamentare di inchiesta hanno potuto maturare più solidi convincimenti, formarsi idee più concrete e avere un quadro complessivo più chiaro sulla esatta natura dell'impalcatura requirente. L'esame dei tre magistrati ha fornito una valida e positiva occasione istituzionale per capire – laddove era opportuno e lecito, nel rispetto dei principi giudiziari e giuridici – la logica dei vari meccanismi accusatori, delle varie ipotesi di scenario e dei mai risolti misteri sulla strage del 27 giugno 1980. Proprio in quella sede, venivano avanzate, da più parti, le prime domande e i primi interrogativi su vari aspetti della vicenda rimasti, purtroppo, senza alcuna risposta anche dopo la conclusione di una delle più lunghe, intricate e costose inchieste della storia giudiziaria non solo italiana, ma addirittura internazionale.

Pur non potendo, giustamente, entrare nel merito delle accuse formulate e contestate ai singoli imputati, i magistrati Salvi, Roselli e Nebbioso hanno comunque fornito un utile contributo ai lavori della Commissione sul caso Ustica, spiegando e illustrando, a volte entrando anche nei dettagli, le linee direttrici e gli elementi cardine del loro interminabile e tribolato lavoro. Purtroppo, sono stati costretti, in buona sostanza, ad ammettere di non essere riusciti a identificare una e una sola causa della perdita dell'aereo e sulla morte di 81 cittadini italiani. Le disarmanti *dichiarazioni di resa*, se così possono essere definite, sono contenute in alcuni passaggi dei volumi delle requisitorie laddove i pubblici ministeri arrivano ad affermare: «L'ipotesi che il DC9 sia stato colpito da missili è dunque priva di supporto probatorio per ciò che concerne gli elementi desumibili dall'esame del relitto». In senso diametralmente opposto, per quanto concerne

sempre le ipotesi sulla meccanica del disastro, la pubblica accusa - a pag. 404 – ammette infine che «l'esplosione all'interno dell'aereo in zona non determinabile di un ordigno è dunque la causa della perdita del DC9 per la quale sono stati individuati i maggiori elementi di riscontro. Certamente, invece, non vi sono prove dell'impatto di un missile o di una testata». Queste, in estrema sintesi, le contraddittorie conclusioni espresse dai magistrati romani.

4. *Deposito della sentenza-ordinanza del giudice istruttore Rosario Priore*

In data 31 agosto 1999, dopo 19 anni dal disastro e dopo 13 mesi dall'emissione delle requisitorie da parte dei pubblici ministeri, il giudice Rosario Priore depositava presso la Cancelleria del Tribunale di Roma la sentenza-ordinanza di rinvio a giudizio per la strage di Ustica. Definito «un lavoro immane» dal presidente della Commissione, senatore Giovanni Pellegrino, il provvedimento giudiziario, andando oltre le valutazioni dei rappresentanti della pubblica accusa, accreditava quale causa del disastro aereo della sera del 27 giugno 1980 una «quasi collisione» (*near collision*) con velivoli militari di non meglio identificati Paesi, in uno scenario di sostanziale stato di guerra sui cieli italiani e del Mar Tirreno Centrale e Meridionale. Il DC9 della compagnia Itavia sarebbe caduto, appunto, a causa di forti turbolenze provocate dal volo ravvicinato di un *jet* militare sconosciuto nell'ambito di una vasta «operazione di polizia internazionale» di natura clandestina, che vedrebbe coinvolti i governi e le forze armate di Italia, Stati Uniti, Francia e Libia. Le oltre 5.000 pagine della sentenza-ordinanza del dottor Rosario Priore venivano acquisite agli atti dell'inchiesta condotta da questa Commissione in data 2 settembre 1999. Alla base dei nuovi convincimenti del giudice istruttore c'è il parere espresso in un supplemento di perizia – consegnato dopo l'emissione delle requisitorie riguardante i segnali e i tracciati *radar*, già in passato ampiamente studiati e analizzati, in cui – secondo i periti nominati dal Tribunale di Roma – sulla scia e intorno alla rotta seguita dall'aereo di linea dell'Itavia potrebbero essere ravvisate sufficienti anomalie e segnali riferibili alla presenza di oggetti volanti non identificati (e non identificabili), purtuttavia presumibilmente aerei militari (caccia) intrusi, in assetto da guerra e in volo supersonico. Secondo l'*istruttore*, sarebbe questa la verità segreta incubata da esponenti dei vertici militari, politici e del Governo italiani e da omologhi di altri Paesi del Patto Atlantico, occultata e taciuta per decenni per non meglio specificate o specificabili ragioni di Stato ed equilibri geostrategici internazionali.

5. *Dubbi e quesiti. La necessità di audire il giudice istruttore*

La lettura del provvedimento giudiziario, frutto di dieci anni di lavoro, apriva nuovi e più complessi interrogativi proprio sulle ragioni e

sulle cause che avrebbero determinato la caduta del DC9. Così, vari membri della Commissione sentivano la necessità, così come era accaduto un anno prima all'indomani del deposito delle requisitorie dei pubblici ministeri, di chiamare a testimoniare il giudice istruttore estensore della sentenza, al fine di arrivare a dei chiarimenti sui plurimi punti oscuri e sui dubbi contenuti nella logica della *chiave di lettura* fornita sulle cause della sciagura. In data 18 gennaio 2000, il vice presidente della Commissione, senatore Vincenzo Ruggero Manca, inviava al presidente Pellegrino dodici quesiti (allegato n. 1) in previsione dell'audizione del giudice istruttore della strage del 27 giugno 1980. Nella lettera di accompagnamento, il senatore Manca evidenziava fra l'altro che «il caso Ustica ha indubbiamente subito una svolta con la sentenza di rinvio a giudizio del giudice istruttore Priore, la quale, come noto, si è distanziata, in gran parte, da quelle che erano le conclusioni e le richieste dei tre pubblici ministeri. La Commissione non può, quindi, ignorare l'esistenza ed il significato dei fatti nuovi, la cui conoscenza ed analisi saranno sicuramente utili per la comprensione del tragico episodio e per il giudizio "politico" sullo stesso». E sulle competenze e sui compiti della Commissione, Manca aggiungeva: «Sempre in ordine ai doveri che, a mio avviso, incombono sulla Commissione, ritengo infine che quest'ultima abbia anche l'obbligo morale di portare a termine il lavoro, mai concluso, affidato a suo tempo allo speciale sottocomitato per Ustica. Non si tratterà, quindi, di interferire nel lavoro della magistratura, ma di costruire una propria e più completa conoscenza di tutti gli elementi utili al fine di una relazione che la Commissione ha il "dovere" di presentare. Se non lo facesse, infatti, darebbe una dimostrazione intollerabile di incapacità a svolgere i propri compiti dopo averli rivendicati, quando essa stessa, con uno specifico ordine del giorno, volle nel 1989, che fra le proprie materie di indagine fosse inserita anche la questione del disastro aereo in argomento».

In data 4 febbraio 2000, il presidente Giovanni Pellegrino faceva propria l'istanza del senatore Manca e di altri membri della Commissione e inviava al giudice Rosario Priore copia dei dodici quesiti formulati dal vice presidente in data 18 gennaio. Nella lettera di trasmissione (allegato n. 2), il senatore Pellegrino evidenziava, fra l'altro: «Alcuni componenti della Commissione che ho l'onore di presiedere hanno espresso l'opinione che – ai fini della inchiesta parlamentare sul disastro aereo di Ustica che la Commissione stessa sta conducendo – sarebbe utile ottenere da Lei chiarimenti sulle conclusioni alle quali Ella è giunto nella sua sentenza-ordinanza istruttoria».

6. *Il rifiuto del Giudice Istruttore di rendere testimonianza*

In data 24 febbraio 2000, il giudice istruttore Rosario Priore rispondeva per iscritto al presidente Pellegrino (allegato n. 3), declinando l'invito a fornire chiarimenti sul lavoro svolto, giustificando tale diniego attraverso il principio, fondamentale in ogni ordinamento evoluto, secondo

cui il giudice non può rendere testimonianza sugli atti processuali compiuti per ragione del proprio ufficio. Il dottor Priore, tuttavia, evidenziava inoltre che «quand'anche questo principio non vigesse, comunque si dovrebbe osservare l'altro più generale, e certamente vigente, della separazione dei poteri. Principio derivatoci dai Lumi; in modo chiarissimo enunciato dal Montesquieu; codificato a partire dall'89, ma di certo applicato persino nelle monarchie assolute come quella di Prussia, a partire dalle prime edizioni dell'*Esprit des Lois*».

7. Separazione dei poteri ed incarichi extragiudiziali

Fine ed erudito ragionamento quello espresso dal giudice istruttore delegato all'inchiesta sulla sciagura aerea del DC9 Itavia, nel respingere l'invito a rendere testimonianza e chiarimenti in Commissione sugli atti da lui compiuti. Ineccepibile sotto il profilo tecnico-giuridico, ma debolissimo sotto l'aspetto della opportunità istituzionale e della storica mutua assistenza tra potere legislativo e autorità giudiziaria in tema di inchieste per strage. Trascurando, per il momento, l'intero panorama delle testimonianze rese nel tempo da giudici e magistrati in Commissione (dalla sua istituzione ad oggi, per casi come la strage di piazza Fontana, piazza della Loggia a Brescia, caso Moro, Uno Bianca, strage del 2 agosto 1980 a Bologna, *affaire Gladio-Stay Behind*), sia in corso d'opera che in seguito al deposito dei vari provvedimenti giudiziari e sentenze-ordinanze, vale la pena ricordare che – proprio per quanto concerne il citato principio della separazione dei poteri – il 10 novembre 1988, il dottor Rosario Priore otteneva – con decisione assunta in sede di Ufficio di Presidenza allargato comunicata dall'allora presidente della Commissione, senatore Libero Gualtieri, in data 29 novembre 1988 durante la quinta seduta, X legislatura (allegato n. 4) – un incarico di collaborazione. La nomina quale nuovo titolare dell'inchiesta da parte dell'allora presidente del Tribunale di Roma, Carlo Minniti, nata sulla scorta dell'istanza di astensione avanzata dal vecchio giudice titolare, dottor Vittorio Bucarelli (scaturita in seguito alle controverse polemiche scoppiate con l'allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Giuliano Amato, in merito alle operazioni di recupero del relitto del DC9), veniva assunta dal dottor Rosario Priore in data 23 luglio 1990. L'incarico di collaboratore presso la Commissione stragi, cessava soltanto in data 1° settembre 1990. Dal novembre del 1988 al luglio del 1990, il dottor Priore ha avuto la facoltà di formarsi – preventivamente – un giudizio sullo stato dell'inchiesta relativa al disastro aereo del 27 giugno 1980, sulle difficoltà incontrate dai colleghi magistrati e giudici, compulsando e studiando atti giudiziari, dei servizi di sicurezza e di altri enti, avvalendosi inoltre, per i futuri ragionamenti, delle versioni fornite in Commissione da esponenti di primo piano delle istituzioni militari, della magistratura, delle forze politiche, di governo e di quanti altri (come i responsabili della ditta francese *Ifremer*) sono stati chiamati a testimoniare a San Macuto sull'argomento. Eppure, all'epoca nessuno ha eccepito il prin-

cipio della separazione dei poteri. Tuttavia, dal 23 luglio al primo settembre 1990, il giudice istruttore Rosario Priore godeva di un incarico extragiudiziale quale consulente della Commissione per il caso Ustica. E al contempo, era responsabile delle indagini sul caso Ustica. Più sovrapposizione di poteri di così... Non solo.

Nel corso dei dieci anni di istruttoria da lui condotta, il giudice Priore ha più volte fornito ampia e documentata testimonianza sugli esiti dell'inchiesta relativa alla perdita dell'I-TIGI. Chiarimenti, valutazioni e novità investigative, sono state, di volta in volta, portate a conoscenza e illustrate alla Commissione a partire dalla XII legislatura. La prima convocazione in Commissione, da parte del dottor Priore, risale infatti al 9 marzo 1995. Il giudice istruttore sul caso Ustica ha poi relazionato e spiegato a questo organismo di inchiesta gli esiti e lo stato delle investigazioni da lui coordinate nel corso di due audizioni (XIII Legislatura) risalenti al 22 gennaio e 5 febbraio 1997 e nel corso di tre incontri seminari, in data 14 aprile, 3 luglio e 25 settembre 1997. L'atteggiamento di piena e viva collaborazione e di rispetto istituzionale manifestato dal dott. Rosario Priore nei confronti dei lavori che la Commissione ha dovuto svolgere sulla tragedia di Ustica è andato avanti, sistematicamente e vigorosamente, dal novembre 1988 almeno fino al 27 aprile del 1999, data in cui veniva depositata copia della bozza di relazione sulla sciagura aerea del DC9 Itavia. Undici anni di continui scambi di pareri e valutazioni, di chiarimenti e di meticolosi aggiornamenti sulle varie e tribolate tappe di questa faticosa istruttoria condotta con le norme del vecchio codice di procedura penale. Poi, di colpo, il silenzio, il riserbo e i richiami alla separazione dei poteri, agli impedimenti formali, ai principi generali che regolano l'essenza della giurisdizione e ai vincoli ai quali sono sottoposti i giudici.

8. Conclusioni

Letti gli atti del procedimento penale n. 266/90 APM e n. 527/84 AGI, visti gli atti compiuti dalla Commissione nelle X, XI, XII e XIII legislature sulle vicende connesse al disastro di Ustica, valutate sia le requisitorie che i pareri espressi in questa sede dai pubblici ministeri, analizzata la sentenza-ordinanza del dottor Rosario Priore, considerata la volontà espressa dallo stesso giudice istruttore nel negare al Parlamento l'approfondimento e il chiarimento dei contenuti delle valutazioni da lui maturate ed espresse nel provvedimento giudiziario del 31 agosto 1999 relativo alla caduta del DC9 Itavia I-TIGI e sulla morte di 81 persone;

SI PROPONE

di passare alla discussione formale finale della bozza di relazione sul caso Ustica, depositata agli atti della Commissione in data 27 aprile 1999 dagli onorevoli deputati Enzo Fragalà e Marco Taradash e dagli onorevoli senatori Vincenzo Ruggero Manca e Alfredo Mantica, la quale non può

tener conto delle risultanze e delle evidenze messe in luce dall'ufficio del giudice istruttore di Roma a motivo delle ragioni sopra ordinate e che hanno, di fatto, costretto gli estensori di questo documento, per ciò che attiene l'opera e l'attività della magistratura, a prendere in considerazione soltanto le conclusioni espresse ed illustrate dai tre pubblici ministeri.

ALLEGATI

PAGINA BIANCA