

PRIORE. Volevo soltanto aggiungere un particolare che forse spiega anche quelle modalità di conduzione dell'inchiesta da parte dell'autorità giudiziaria calabrese che lei rilevava. Lei giustamente diceva che nemmeno un semplice incidente stradale sarebbe stato trattato con tanta semplicità. È stato trovato dal collega istruttore di Venezia un documento, una sorta di circolare del Ministero di grazia e giustizia, che risale addirittura al 18 luglio del 1987, documento che era in vigore addirittura al tempo del ministro Martelli, quindi al tempo della direzione generale tenuta dal collega Falcone, che ha ad oggetto «Interventi della magistratura penale ordinaria a seguito di incidenti di volo». In questo documento si danno quasi delle direttive sul comportamento che si deve tenere in caso di incidenti aerei nei quali i resti coinvolto un velivolo militare. È un documento lungo e molto interessante; vi si dice che in effetti innanzitutto, a rigore, non si devono sequestrare i reperti, perché essi potrebbero essere coperti dal segreto, in caso di velivolo militare. Si dice poi che bisogna mettere al corrente gli organi giudiziari della nomina di una apposita commissione di inchiesta di natura militare, composta da elementi altamente specializzati nelle diverse discipline (elettronica, meccanica ed aerodinamica) che possono interessare le indagini. E ciò soprattutto allo scopo di evitare possibili provvedimenti che, come ad esempio il sequestro di un relitto, potrebbero incidere sulla regolarità dello svolgimento dei lavori della commissione. Quindi, in un certo senso, questa nota del Ministero di grazia e giustizia, che è diretta ai procuratori generali delle corti di appello, da delle norme di comportamento.

PRESIDENTE. È ancora in vigore?

PRIORE. Credo ne sia stata chiesta la disapplicazione proprio recentemente.

Non è definita circolare, è una nota per i presidenti delle corti di appello e per i procuratori presso le corti di appello, non ha quindi un valore vincolante.

PRESIDENTE. Il consigliere vuole dire che questo può spiegare storicamente perché il fatto che cade un aereo in un burrone viene trattato con una superficialità superiore al caso di un motociclo che sbatte contro un palo.

PRIORE. In questo caso il motociclo verrebbe subito sequestrato, immediatamente si procederebbe alla autopsia. Non so invece se ricordate gli atti, che sono sicuramente presso questa (commissione: l'autopsia viene disposta a distanza di cinque giorni, cioè addirittura dopo l'inumazione della salma del pilota libico. Quindi non c'è in un certo senso – bisogna dirlo – nessuna iniziativa da parte dell'autorità giudiziaria, che al tempo, come ricordava il Presidente, era rappresentata da un vicepretore onorario, almeno negli atti di immediata attuazione.

Poi il tutto passò di competenza alla stessa Procura ma la stessa autopsia fu compiuta su richiesta del gabinetto del Ministero della difesa. Questo atto che ho prodotto alla Commissione potrebbe essere esplicativo al riguardo; non credo che questo documento fosse a conoscenza delle persone che allora operavano, ma spesso può essere capitato che le autorità giudiziarie in casi del genere ne siano state condizionate.

PRESIDENTE. La nota del Ministero di grazia e giustizia è arrivata oggi alla Commissione, inviata dal giudice Mastelloni.

PRIORE. Tutto ciò è molto interessante in quanto potrebbe spiegare quanto lei ha detto, il giudizio che lei ha dato sul comportamento che fu tenuto in quella occasione in Calabria.

FRAGALÀ. Intanto devo esprimere il mio personale apprezzamento al consigliere Priore in quanto ha svolto un eccezionale ed esemplare lavoro di indagine ma soprattutto perché, nonostante alcuni tentativi, questo lavoro di indagine lo sta portando a termine e sono certo che ce la farà.

Volevo fare alcune domande relativamente alle piste di indagine. Lei ha detto che avete analizzato e state analizzando tutte le piste e che tale analisi ha trovato dei muri quasi invalicabili soprattutto nel cattivo ricordo dei rappresentanti degli organi istituzionali. Per esempio, per quanto riguarda la pista che negli ultimi anni ha appassionato maggiormente la pubblica opinione ma anche gli specialisti che seguono la vicenda dell'indagine sull'abbattimento dell'aereo di Ustica, quella che è venuta fuori dopo 15 anni attraverso quel famoso verbale di cui parlava poco fa il senatore Gualtieri e cioè il verbale del Comitato interministeriale di sicurezza, il Ciis, del 5 agosto 1980. Rispetto dunque all'indagine che noi conosciamo, agli interrogatori che lei ha riservato a quasi tutti i componenti superstiti di quella riunione, peraltro verbalizzata in modo abbastanza particolareggiato, rispetto anche alle audizioni che questa Commissione ha fatto di quegli stessi protagonisti, compreso il Capo della polizia Coronas ed i ministri la risposta fornita sia alla Commissione che al giudice istruttore è stata sempre quella del «non ricordo». Rispetto dunque a tutto ciò ci sono stati dei fatti nuovi e su questi vorrei chiederle delle notizie.

Uno dei testimoni di quella riunione, l'ex parlamentare e sottosegretario Zamberletti, ha addirittura pubblicato un libro in cui non soltanto ha dato atto che la pista libica dell'abbattimento dell'aereo è assolutamente fondata ma ha anche scritto che vi è un unico movente ed una unica mano sia nell'abbattimento dell'aereo di Ustica che nella strage della stazione di Bologna del 2 agosto 1980. Lo stesso ex parlamentare Zamberletti ha ancora aggiunto che in quella riunione effettivamente tutti i protagonisti, che poi hanno detto sia alla Commissione che al giudice istruttore «non ricordo», ebbero non soltanto ad affermare che in quel momento l'Italia aveva ricevuto dai servizi segreti tedeschi ed altri l'indicazione che l'abbattimento era avvenuto per mano libica, e così anche la strage della stazione di Bologna, ma addirittura che vi era un movimento concreto nel

dissidio commerciale che aveva interessato la triangolazione tra la Libia, l'Italia e Malta: proprio perché in quel momento i libici erano stati cacciati via da Malta dove invece intervenivano gli italiani con un accordo commerciale.

Alla luce di questo fatto nuovo, e cioè che uno dei protagonisti di quella vicenda ha pubblicato un libro e ha confermato tutte le circostanze (aggiungendo anche il movente di natura commerciale-diplomatica) la sua inchiesta, rispetto ai «non ricordo» di quei protagonisti, che tipo di sviluppi e di passi avanti ha avuto?

PRESIDENTE. Non vorrei ricordare male ma l'ipotesi di Zamberletti è quella della reazione dei servizi segreti libici all'accordo con Don Minottoff e quindi bomba sull'aereo di Ustica e sulla stazione di Bologna. Dunque non missile.

FRAGALÀ. Infatti non ho parlato di missili ma di abbattimento. Va stabilito poi se si è verificato a causa di una bomba o di altro.

PRIORE. In effetti colpì tutti il fatto che nessuno dei presenti, almeno i sopravvissuti, ricordasse l'intervento dell'onorevole Bisaglia in quel consesso.

In particolare volevo ricordarvi che in quella occasione ci fu anche un intervento dell'allora Ministro dell'interno, onorevole Rognoni, che riferiva che il suo collega tedesco lo aveva invitato immediatamente a parlare con uomini del servizio libico. In questo senso c'è una novità proprio di questi giorni e cioè che finalmente il Governo federale tedesco ha dato l'assenso all'esame del ministro Gerhardt Baum che era la fonte di Rognoni in quella sede; sugli altri non si è potuto andare avanti proprio perché, come lei ricordava, nessuno ricordò l'intervento.

I lavori proseguirono in seduta segreta dalle ore 21,24. ()*

PRIORE. A questo proposito volevo riferirvi quanto è successo in una occasione consimile. Negli ultimi tempi ho compiuto diverse perquisizioni e sequestri che hanno dato dei buoni risultati ed ho trovato, tra l'altro, una sorta di verbale, trascritto su una agenda o un registro di uno degli imputati, di una seduta tenutasi presso il Ministero della difesa, addirittura a livello di capo di Stato maggiore della Difesa, alla quale partecipavano diverse persone di alto rango delle istituzioni militari. Si tratta di una riunione avvenuta dopo il 18 luglio, quindi si discuteva il caso del MIG23.

Molti intervengono e parlano di quel che è successo. Tra l'altro, alcuni sottolineano che questo cadavere emana un fortissimo odore e quindi deve essere inumato. Cioè, ci sono molte preoccupazioni da parte dei partecipanti sulla destinazione della salma del pilota libico. Ad un certo punto, c'è un intervento che ricorda molto quello dell'onorevole Bisaglia,

(*) Vedasi nota pag. 181.

di cui tutte le persone da me interrogate non ricordano alcunché. Si tratta dell'intervento di Santovito, che non era poi l'ultimo arrivato essendo il direttore del Servizio militare, il quale dice: «E se qualcuno dice del DC9 Itavia?». L'intervento di Santovito in questa sede sul MIG23 non viene raccolto da nessuno. C'è proprio una somiglianza massima con l'intervento di Bisaglia. Nessuno lo ricorda, nessuno lo raccoglie, nessuno scrive qualcosa su questo intervento di Santovito; è un qualcosa che resta «appeso», così, nell'aria: e se dicono del DC9 Itavia? E non è l'ultima delle persone che parla, è il capo del nostro Servizio militare. Su questo intervento nessuno sa dire alcunché; fa la pari con l'intervento di Bisaglia su cui nessuno dei Ministri presenti o delle altre personalità istituzionali sa dire qualcosa.

PRESIDENTE. Lei ne ha trovato un resoconto in un'agenda?

PRIORE. In un'agenda di uno dei partecipanti vi era il resoconto dei vari interventi e ad un certo punto vi è l'annotazione: «Santovito: E se dicono del DC9? Lì la copertura era totale».

È un intervento brevissimo, di una riga e mezzo. Di questo intervento di Santovito che, lo ricordiamo, è il direttore del SISMI, quindi è una persona che quanto meno noi dobbiamo presumere parli *causa cognita*, nessuno ricorda alcunché. È un intervento che avrebbe dovuto far saltare sulle sedie le persone che partecipavano a quel consesso, così come l'intervento di Bisaglia. Nessuno ricorda questo intervento, nessuno sa dire cosa ne sia conseguito. Cioè, non viene ripreso da nessuno.

FRAGALÀ. Fa coincidere l'abbattimento del MIG23 con l'abbattimento del DC9 Itavia?

PRIORE. Questo no. Non sappiamo qual è stata l'estensione dell'intervento del generale Santovito poiché è riassunto molto brevemente. Ma nemmeno colui che lo riassume sa dirci in che cosa è consistito questo intervento. Esso fa riferimento al DC9 e dice: «E se dicono del DC9?». Poi c'è una breve annotazione, mezza riga, che riguarda il *radar*: «Lì la copertura era totale». Probabilmente si parlava di copertura non assicurata nel luogo dove il MIG era penetrato.

PRESIDENTE. Poi corrisponderebbe a quanto ci disse Martini, cioè che il nostro sistema radaristico dell'epoca era un po' a «groviera», poteva essere pieno di buchi.

GUALTIERI. C'erano dei canali di penetrazione in cui caccia di altre nazioni passavano per collaudare le nostre difese; è negli atti.

PRIORE. Ci sono anche altre novità a proposito della pista libica. La pista libica non è mai stata abbandonata in questa inchiesta. Dicevo che ve ne sono tantissime di piste. C'è quella che attribuisce l'intera vicenda ad

una matrice di terrorismo mediorientale che ha vissuto a lungo. In particolare, nel periodo che precedette entrambi gli eventi o addirittura tutti e tre gli eventi, compresa cioè anche la strage di Bologna, c'è stata una fortissima tensione tra i due Paesi, tra l'Italia e la Libia, ma era una tensione di tipo strano, perché continuavano i rapporti tra i nostri Servizi e quelli libici; in un certo senso anche a livello governativo il tutto restava in vita.

PRESIDENTE. Noi abbiamo avuto un capo del Servizio che affermava di aver saputo dai Servizi libici che Jallud era colui che di notte si incontrava con l'allora presidente del Consiglio Andreotti, e quindi bisognava sorvegliare il luogo dell'incontro.

PRIORE. Ma la cosa più strana è questa. In quel periodo c'era una serie di esecuzioni compiute da elementi inviati dal *leader* libico; venivano giustiziati gli oppositori principali che non rientravano in Libia. Questa serie di eccidi comincia, adesso non ricordo esattamente, nel febbraio o nell'aprile e si conclude stranamente il giorno in cui praticamente vi è la scadenza dell'ultimatum di Gheddafi, cioè 1'11 giugno del 1980. In questo giorno viene ferita una persona a Roma e ne viene uccisa un'altra alla stazione di Milano. Per inciso, il processo che riguarda l'uccisione di questo oppositore al regime libico, una figura di grande rilievo, non si trova più. Addirittura credo che la Procura di Milano stia indagando su come sia scomparso: era un fascicolo di enorme interesse e non si trova più. Questo caso presenta degli aspetti particolari, perché tale personaggio era di altissimo livello, molto collegato con il nostro Servizio militare, lavorava con il nostro Servizio militare. Addirittura aveva compiuto delle missioni pericolosissime per il nostro Servizio militare ed aveva partecipato a riunioni tra Brigate rosse ed elementi del terrorismo mediorientale nel Libano; era stato lui presente, le aveva addirittura non dico sponsorizzate ma organizzate lui. Egli partecipava e quindi riusciva a seguire i movimenti delle nostre Brigate rosse in Medioriente. Era una persona che addirittura aveva organizzato incontri tra deputati italiani ed esponenti, non dico del terrorismo, ma dell'area quasi terroristica mediorientale. Quindi, era un personaggio di grandissimo livello.

Questi sono incontri che cominciano negli anni '70 e finiscono, ovviamente, con la sua uccisione che avviene l'11 giugno 1980. Questa persona viene seguita in Svizzera ed in Italia per diverso tempo fino al momento in cui viene uccisa, ma la cosa più strana è che nello stesso periodo in Italia sono arrestate diverse persone accusate di questi omicidi. Una di queste è una personalità eminente del regime libico, al punto tale che si muovono in tanti per chiederne la liberazione. Questa persona addirittura è sponsorizzata dal nostro Santovito, dal direttore del SISMI e viene liberata quell'11 giugno, ma ritengo a qualche ora di distanza dall'uccisione dell'oppositore libico, e noi troviamo delle lettere di ringraziamento a diverse entità istituzionali del nostro Stato. Non solo, ma devo anche ricordare che la persona uccisa non viene assolutamente protetta da un certo

punto in poi dal nostro Servizio, eppure era un soggetto preziosissimo per il nostro Servizio e le nostre inchieste di terrorismo. È una persona che lavorava al tempo anche per il Servizio americano al punto tale che il famoso Clarridge, il capo stazione della CIA all'epoca afferma a verbale che quella persona era uno dei suoi uomini, uno dei suoi agenti; non ricordo quanti ne restarono uccisi in questa campagna. Quindi, in quel periodo c'era una politica altamente ambigua delle nostre istituzioni. Da un lato, noi usavamo gli oppositori al regime libico, dall'altro, davamo una mano. Difatti c'è sempre la questione mai risolta se indirizzi, recapiti ed altro di coloro che venivano giustiziati fossero, come dice il senatore Gualtieri, addirittura «passati» dai nostri. Questo è un momento di tensione particolare. C'era addirittura la questione del sequestro dei pescherecci e dei pescatori da parte dei libici. Adesso indipendentemente dal valore della ricostruzione di Zamberletti non credo sia il caso di esaminare questo tema, ma in effetti in quel periodo c'era un forte stato di tensione tra i due Paesi.

PRESIDENTE. Quindi, diciamo che nella sua inchiesta ha incontrato parecchie influenze di Servizi segreti, anche stranieri.

PRIORE. Moltissime, anche nei tentativi di depistaggio. Non so se ricordate tutti le varie profferte e le varie ricostruzioni fatte da ex appartenenti ai Servizi russi.

PRESIDENTE. Quindi anche dei Servizi russi! Su questo vi è un confronto dialettico all'interno della Commissione, ovvero se sia accettabile o meno l'idea che intorno ad altri fatti gravissimi che hanno interessato il Paese i Servizi stranieri non si siano interessati e non abbiano esercitato alcun ruolo. Si tratta – ripeto – di un confronto di alto profilo interno alla Commissione.

FRAGALÀ. Dottor Priore, lei nella sua indagine ha accertato che sui rottami del MIG23, appunto quello «caduto» in Calabria, vi sono dei segni di attraversamento di schegge di missile, schegge ad alta velocità, che invece lo farebbero apparire abbattuto?

PRIORE. Questo accertamento è stato compiuto. Non si parla però di schegge di missile, ma di fori prodotti da colpi con forte velocità. Questo è stato stabilito dai periti.

FRAGALÀ. Chiedo allora alla sua esperienza e competenza in materia: i fori, o sono di normali proiettili di mitragliatrice aerea, oppure, se sono ad alta velocità, diventano fori di schegge da missile. Quale è delle due la soluzione?

PRIORE. Secondo i periti la soluzione è che si tratti di fori da arma da fuoco, che potrebbe essere individuata in una mitragliatrice, più che di schegge da missile. I periti non parlano cioè di schegge di missile.

FRAGALÀ. Però una mitragliatrice, tra quelle in dotazione ai normali aerei militari, che riesca a provocare questo effetto dell'alta velocità – vengo a sapere dagli addetti ai lavori – è una cosa altamente improbabile. Quando si parla di alta velocità negli esiti dei fori si parla sempre di schegge di missile.

PRIORE. Io non sono un esperto, però posso dire che anche i proiettili di missile sono dotati di rilevante velocità.

FRAGALÀ. Il problema infatti è proprio questo.

PRESIDENTE. Però si tratta sempre di una perizia effettuata su un relitto che è stato custodito in maniera anche quella molto singolare, perché è rimasto abbandonato a Pratica di Mare; questi pezzi del MIG sono rimasti a lungo in queste condizioni. Non è così?

PRIORE. Sì, per molti pezzi è così. Molti sono stati addirittura ritrovati a distanza di anni, in occasione di altri sopralluoghi, perché erano stati o abbandonati sul luogo, o addirittura sottratti forse dalle persone che vivevano nei dintorni e restituiti nottetempo prima dei sopralluoghi stessi. Anche questo è probabile, comunque sul luogo ce ne erano molti.

PRESIDENTE. Quindi l'inchiesta non esclude che non si sia piantato il motore dell'aereo, ma che addirittura questo sia stato abbattuto?

FRAGALÀ. Certo!

PRIORE. Questa è una delle ipotesi, anche perché ci sono moltissime dichiarazioni testimoniali in questo senso, cioè che il MIG fosse seguito da altri apparecchi.

FRAGALÀ. E che sia stato abbattuto.

Sempre sul MIG faccio riferimento alle perizie del professor Casarosa e del professor Dalle Mese. Lei può dire alla Commissione chi nel 1984 ha consegnato i rottami del missile alla ditta SNIA Viscosa di Colleferro, produttrice di esplosivi e di teste di guerra di missile, la quale ci ha fatto esplodere dentro una testa di guerra di missile? Infatti, nel 1984 qualcuno consegnò i rottami del missile a questa ditta, la quale fece esplodere in mezzo a questi rottami una testa di missile da guerra. Chi fu?

PRIORE. Non ricordo le persone in particolare, però questi reperti erano in possesso della Forza armata; quindi è stata una decisione presa dalla Forza armata. Non erano sicuramente sotto sequestro giudiziario

questi reperti, ma erano stati prelevati, probabilmente prima dell'arrivo della Commissione mista italo-libica, e conservati, nella maggior parte presso il SIOS, cioè presso il II Reparto.

FRAGALÀ. E non avete accertato chi è stato, se l'Aeronautica...

PRIORE. Sì, l'Aeronautica. Si tratta di reperti sui quali sono state effettuate delle prove di esplosione di teste di guerra, proprio come lei diceva, presso la Bombrini Parodi di Colleferro. Vi è una specie di area dedicata alle prove delle teste di guerra.

FRAGALÀ. Quindi non si sa chi ha autorizzato a far esplodere queste teste di guerra?

PRIORE. Anche questo è stato accertato; *l'iter*, non della cessione, ma dell'esperimento, è stato accertato. Non è che i reperti siano stati ceduti alla ditta privata: è stata richiesta l'opera di questa ditta per fare questo esperimento e vedere gli esiti dell'esplosione di una testa di guerra su alcune parti di un certo interesse, delicate (adesso non ricordo quali, ma comunque parti interne), di un certo rilievo; si trattava di vedere quale effetto fosse determinato da una esplosione a distanza ravvicinata di una testa di guerra. Questi reperti furono portati in questa sorta di poligono, posti ad una certa distanza dalla testa di guerra che fu fatta esplodere. Fu un esperimento richiesto dall'Aeronautica. I reperti erano nella disponibilità dell'Aeronautica e da essa l'esperimento è stato richiesto.

FRAGALÀ. La ringrazio di questa risposta.

Lei ha acquisito nell'inchiesta sul piano giudiziario le varie dichiarazioni che l'ammiraglio Martini, capo del SISMI, ha fatto in varie interviste circa una sorta di accordo segreto che permettesse l'attraversamento dello spazio aereo italiano da parte di aerei libici, non solo su acque internazionali, ma addirittura con partenza da Banja Luka o Spalato e in direzione della Sardegna?

PRIORE. Sì, questo è stato accertato. Erano dei velivoli di fabbricazione sovietica che venivano portati in Jugoslavia per varie manutenzioni. Questi velivoli preferivano attraversare lo spazio aereo italiano. Di questo abbiamo trovato anche prova in carte sequestrate presso il SIOS dell'Aeronautica, perché da quell'ufficio, da quel reparto dovevano provenire i nulla osta per l'attraversamento del nostro spazio aereo.

FRAGALÀ. Sempre nell'ambito della pista libica, lei ha svolto indagini, e quindi ottenuto degli esiti, riguardo a quella società sarda, la Avioelettronica, che ha avuto collegamenti con la Libia (io ne ho fatto oggetto di una interrogazione molto dettagliata, che qui non leggo, ma che poi le farò avere), e circa la quale comunque, in una relazione dell'amministratore unico del 31 dicembre 1980, cioè sei mesi dopo l'abbattimento,

si descrive tutta una serie di attività di fornitura da parte di tale società, che fabbricava appunto delle componenti elettroniche, nei confronti della Libia? Lei, nel corso dell’indagine, ne è venuto a conoscenza?

PRIORE. Sono state fatte delle indagini piuttosto complesse a proposito di questa ditta. Di persona ho fatto anche dei sopralluoghi presso questa ditta, che si trova, mi sembra, nel comune di Muravera. Si è però accertato che in effetti vi erano stati dei militari libici in addestramento presso questo sito, in addestramento sul lancio di aereobersagli, però questi militari avevano frequentato un corso che non coincideva temporalmente con le date dei due eventi, cioè sia quello del 27 giugno che quello del 18 luglio. Vi sono deposizioni testimoniali, che però in un certo senso non hanno forse lo stesso valore di prove più oggettive, secondo le quali in quel periodo dei militari libici avrebbero risieduto, impegnati appunto in corsi di formazione, presso quella ditta, però noi non abbiamo trovato documentazione in questo senso.

FRAGALÀ. Io al Ministro della difesa, da tempo, senza ottenere alcuna risposta, pongo il quesito se è vero quanto risulterebbe, cioè che personale qualificato della ditta è stato invece impiegato fino al dicembre del 1980 presso il Comando della difesa aerea libica a Tripoli, e quindi se è vero anche il contrario.

PRIORE. Sì, questo dovrebbe essere vero, cioè che dei nostri tecnici si recassero presso basi militari libiche e addestrassero militari libici: questo è vero. Adesso non ricordo con esattezza le date, però per un lungo periodo di tempo è stato così.

FRAGALÀ. La ringrazio: non mi ha risposto il Ministro e invece mi ha risposto lei. Ancora una domanda: io ho fatto una antipatica statistica su tutti coloro che, essendo stati testimoni, non solo nell’inchiesta giudiziaria, ma anche proprio dell’abbattimento dell’aereo dell’Itavia, sono poi morti in situazioni inquietanti, o strane, o comunque anomale. Si tratta di ben 22 persone! L’ultima di queste persone, che è scomparsa in modo tragico e che ho collegato alla strage di Ustica, è il capitano Nutarelli, il famoso eroe delle Frecce tricolori, il solista, che cadde in maniera assolutamente strana, inquietante ed anomala in Germania.

Ne ho fatto oggetto di una interrogazione al Ministro della difesa e ne è venuto fuori che il capitano Nutarelli la sera – al medesimo orario dell’abbattimento del DC 9 – si levò in volo da Grosseto, assieme al capitano Naldini, e decollò dall’aeroporto di Grosseto alle ore 19,30 e vi atterrò alle 20,45.

Ebbene, tutto questo potrebbe essere solo una fatale coincidenza, ma vi è, invece, un elemento scaturito da una consulenza sull’abbattimento del DC 9, secondo la quale sui tabulati di Poggio Ballone risultò che, nel momento in cui il capitano Nutarelli e Naldini volavano la sera del 27 giugno del 1980, apparve sui *radar* un avviso denominato «7.700»,

cioè un segnale di emergenza. Che fosse un ufficiale come il capitano Nutarelli, in quel momento al vertice massimo della competenza del volo aereo in Italia (essendo il solista delle Frecce tricolori) a non essersi accorto di questo segnale, a non averne poi dato testimonianza e a perire poi in Germania in quel modo mi porta a chiederle innanzitutto se a lei è risultata questa fatale coincidenza, se ha eseguito l'indagine su questa fatale coincidenza e cosa è emerso dall'indagine stessa.

PRIORE. La quasi totalità delle circostanze di fatto che lei cita sono già accertate. L'unico problema è che, sulla base di quanto accertato, è però difficilissimo collegare la circostanza del volo di quella sera con la sciagura di Ramstein.

Il problema che invece tuttora sussiste, cui lei accennava, sono quelle benedette diciture sui tabulati, sulle *track history* di Poggio Ballone. In effetti, lì emerge un segnale di un valore che ci viene dato come segnale di emergenza a volte; altre, ci viene escluso come tale.

Questa è una delle tante questioni, che noi stiamo ponendo alla NATO, proprio per cercare di capire, una volta per tutte, il significato di alcune dizioni che appaiono nelle varie colonne dei tabulati radaristici.

I lavori ripresero in seduta pubblica alle ore 21,50.

BONFIETTI. Vorrei anch'io ringraziare il giudice Priore poiché era da tutti noi commissari molto attesa l'audizione di questa sera, con il bisogno di fare il punto della situazione.

Sono abbastanza soddisfatta della ricostruzione fatta dal giudice Priore perché ha dato atto – spero di poterlo dire a nome di tutti i commissari della non verità di certe affermazioni che molto spesso si fanno: cioè che sulla vicenda di Ustica vi sia ancora un mistero. La vicenda di Ustica non è certamente più un mistero. Il giudice Priore ci ha spiegato moltissimi aspetti della vicenda che non voglio riprendere.

Mi sembra però chiaro che dalle affermazioni iniziali risalenti al 1980 sostenute dall'aeronautica nell'immediatezza dell'incidente, secondo cui non vi è nessun velivolo in volo attorno al DC9, molti passi siano stati fatti.

Il giudice Priore va, come ha ricordato adesso – alla NATO proprio perché vuole avere la possibilità di lettura di alcuni codici di interpretazione di segnali *radar* e quindi è implicitamente evidente – mi pare di poterlo dire, ma ce lo faremo dire meglio dal giudice Priore – che questa è un'implicita smentita, in primo luogo delle tesi che da parte militare venivano avanzate e, in ogni caso, è una precisa affermazione che quella notte in cielo intorno al DC9 vi erano altri aerei.

Non ho mai avuto chiarezza di quanto e quale sia il materiale *radardi* cui lei è in possesso e faccio molta fatica a capire oggi di quale materiale *radar* disponiamo o lei dispone; in particolare, se sussistono elementi di sospetto, ad esempio, su Poggio Ballone, giacché è stato citato.

Quindi, ricordando Grosseto e Poggio Ballone (non tanto legando ciò a Ramstein, perché il ragionamento diventerebbe troppo complesso) quantomeno vorrei che lei dicesse l'importanza di Poggio Ballone in questa vicenda, e quindi dei *radar* e di tutti gli altri tracciati *radar* o materiale *radar* di cui lei è venuto in possesso; nonché che lei dicesse il momento in cui ne è venuto in possesso.

Questa è la prima domanda.

I lavori proseguirono in seduta segreta dalle ore 21,55. ()*

PRIORE. Facendo il bilancio del materiale *radar* in nostro possesso, abbiamo sottoposto a verifica tutto quello di cui noi disponevamo. Ed in effetti abbiamo ben poco del materiale radaristico. È stata proprio questa vostra Commissione a dare inizio al discorso su come mai l'autorità giudiziaria avesse sequestrato così poco o, meglio, come non si fosse dato seguito agli ordini, ai decreti di sequestro della procura di Palermo.

Adesso, abbiamo soltanto i nastri...

BONFIETTI. ...Vorrei sapere perché la magistratura è venuta in possesso dei primi tracciati *radar* dopo così tanto tempo; o meglio lo chiedo a lei dopo quanto tempo dall'evento ciò è avvenuto.

PRIORE. Le piste magnetiche, i *tapes*, come si dice in inglese, sono arrivati in nostro possesso nell'ottobre del 1980, a distanza, cioè, di tre mesi dal decreto del sostituto procuratore di Palermo dottor Guarino.

BONFIETTI. Chi li aveva tenuti fino a quel periodo?

PRIORE. Sono stati sempre a disposizione dell'Aeronautica. Questo è pacifico.

BONFIETTI. Noi siamo qui per capire di chi sono le responsabilità e per capire il motivo per cui dopo diciassette anni lei è qua.

PRIORE. Su questo punto, però, ci fu quello che fu colto dalla Commissione stragi, prima che dall'autorità giudiziaria nel 1989; il decreto di sequestro del dottor Guarino si riferiva a tutti i siti *radar* che avevano una prospettiva, una possibilità di seguire i voli sul mar Tirreno, mentre di questo decreto si dette un'interpretazione molto restrittiva e noi a diciassette anni di distanza non riusciamo ancora a cogliere da chi sia provenuto l'ordine di restringimento del decreto. Se fosse stata data piena esecuzione a quell'ordine, avremmo avuto molto più materiale radaristico.

BONFIETTI. Comunque da vertici militari?

(*) Vedasi nota pag. 181.

PRIORE. Questo attiene all'esecuzione del provvedimento. Come bene ricordate si ridusse l'esecuzione del decreto di sequestro, da tutti i siti *radar* che avevano la possibilità di vedere i voli sul Tirreno, solo a quelli collocati sull'allineamento Latina-Ponza-Palermo e arrivammo soltanto a Marsala e Licola. In questo modo abbiamo perso Poggio Ballone.

BONFIETTI. Cioè si è lavorato per dieci anni su Marsala e Licola.

PRIORE. Attualmente abbiamo soltanto due nastri magnetici del sito *radar* di Marsala. Poi abbiamo i tabulati, cioè solo i documenti cartacei che riguardano i siti di Poggio Ballone e di Potenza Picena. A tal proposito vi è da dire – e per questo ho chiesto la seduta segreta – che negli ultimi tempi la perizia radaristica sta facendo dei rapidi progressi, bisogna dire anche per merito di quel patrimonio di conoscenze che stiamo acquistando nelle nostre missioni alla NATO a Bruxelles. Stiamo acquisendo la quasi certezza (cioè vi è una serie di elementi che porta a far ritenere) che non abbiamo gli originali di Marsala, ma delle copie e che anche i tabulati di Poggio Ballone non provengano direttamente dall'originale in possesso all'epoca, cioè quello che fu tolto dall'MTU, bensì da copie.

Per quanto riguarda Poggio Ballone tutto ciò lo si può desumere dal fatto che in quei tabulati vi è un vuoto di tre minuti, da 18.30 a 18.33.

BONFIETTI. Stiamo parlando di ore ZULU.

PRIORE. Parliamo in ore ZULU, cioè del periodo 18.30-18.33 ora ZULU, quindi bisogna aggiungere due ore e arriviamo così a 25 minuti prima dell'evento. Vi è dunque questo buco di tre minuti e, inoltre, ultimamente è stato sequestrato un altro tabulato di Poggio Ballone nel quale il buco è più ristretto, la registrazione va avanti fino alle ore 18.31 e qualche secondo. Questo era già un elemento per cominciare a presumere che il tabulato a disposizione non provenisse dall'originale. Però vi è un ulteriore elemento: abbiamo la copia di cinque minuti ripetuti e questo non può assolutamente accadere se il tabulato deriva direttamente dal nastro originale.

Le novità più importanti riguardano i nastri 99 e 100, cioè la documentazione magnetica. Anche in questo caso sarebbe lungo riportare tutto il ragionamento tecnico-scientifico che è alla base del convincimento; però anche questi nastri, cioè i nastri che abbiamo, non dovrebbero essere gli originali che erano nell'MTU, ma solo copie dall'originale. Stiamo studiando in che modo queste copie siano state prodotte anche perché in questo modo potremo capire le ragioni del lungo intervallo senza registrazione che troviamo nel nastro 99, precisamente dalle 19.04 alle 19.48, cioè da 4 minuti dall'evento a circa un'ora dopo.

BONFIETTI. Questa mancanza impedisce di vedere quello che è successo dopo, quali eventuali aerei fossero presenti. È una mia deduzione, ma immagino che in quella mezz'ora molti velivoli in quel contesto si sta-

vano allontanando e quindi non si vede più dove sono andati. Rispetto alla fase precedente, i dati *radar* cosa sono già in grado di dire?

PRIORE. Siamo riusciti finalmente a sviluppare i nastri del *radar* civile, una cosa che non era mai stata fatta in precedenza. Dai nastri del *radar* civile abbiamo ricevuto una serie di elementi e possiamo dire che nel momento e nel luogo in cui è avvenuto l'incidente – questo punto deve essere chiaro – o quanto meno nel tempo circostante e nell'area del Tirreno considerata erano in volo numerosi aerei che per determinate caratteristiche definiamo «militari». Le caratteristiche sono queste. Si tratta di aerei che hanno una velocità sicuramente superiore a quella degli aerei civili. Abbiamo considerato tutti gli aerei che avevano una velocità superiore ai 600 nodi, cioè abbiamo considerato le tracce che si muovono con velocità superiore a 600 nodi. Poi, tutte le tracce che hanno un SIF, cioè un segnale indicatore, sicuramente militare. Anche questo è un argomento molto tecnico, ma si può dire che gli aerei lanciano un segnale di riconoscimento, il cosiddetto segnale di identificazione amico-nemico. Questo segnale all'epoca era diviso in tre grandi categorie: la prima, la seconda e la terza. La terza categoria era quella relativa a velivoli civili o militari che avessero comunicato un piano di volo. Gli aerei che, invece, lanciano un SIF di serie uno o due erano sicuramente militari. Sulla base di questi studi abbiamo considerato anche quelle tracce consistenti in «solo primari» cioè che non hanno una risposta *radar* secondaria. Sono emerse diverse presenze di velivoli militari. Uno degli argomenti trattati alla NATO riguarda proprio questi famosi documenti che dovrebbero dirci se l'aereo che lanciava il SIF di modo uno apparteneva all'aeronautica americana, francese o inglese, perché esistono o esistevano questi documenti. Per quanto riguarda gli aerei che portavano un SIF di modo due addirittura saremmo in grado di conoscere il loro stormo e la base di appartenenza. Questo è l'oggetto delle nostre richieste nei confronti dell'Alleanza Atlantica, tenendo presente che molti di questi documenti che noi chiediamo sono già in possesso delle nostre istituzioni, ma sono vincolati da segreto NATO.

PRESIDENTE. Una volta dichiarato che quella notte non era in corso alcuna esercitazione, quel traffico militare può considerarsi consueto o era indice di una situazione eccezionale?

PRIORE. Non possiamo dire con sicurezza se fosse consueto o meno. Sta di fatto che moltissimi testimoni, moltissime persone hanno dichiarato senza ombra di dubbio che quanto meno gli Stati Uniti avevano la consuetudine di procedere ad esercitazioni di tipo nazionale, cioè non NATO, ma proprie degli Stati Uniti. Gli USA infatti hanno la VI Flotta e tutti i mezzi per fare esercitazioni; hanno inoltre le loro basi galleggianti, hanno Sigonella, addirittura in quel periodo oltre Sigonella avevano Aviano che erano se non dal punto di vista giuridico ma di fatto di loro esclusiva pertinenza; avevano inoltre la possibilità di procedere ad esercitazioni in certo qual-

modo senza dare avvisi preventivi perché il loro sistema radaristico era molto più avanzato del nostro e consentiva loro di operare le dovute separazioni del loro traffico militare da quello restante civile.

Poteva darsi benissimo che ci fossero delle esercitazioni: non siamo sicuri che ci fossero, però è possibile che vi fossero e, addirittura, potevano essere comunicate in un certo senso all'ultimo minuto da parte degli Stati Uniti.

BONFIETTI. Comunque non sono state comunicate da nessuno dopo l'evento, dopo l'incidente. L'Aeronautica Militare ha sempre sostenuto che non vi erano in corso esercitazioni, quella notte.

PRIORE. Da parte dell'Aeronautica italiana no, esercitazioni di altre nazioni...

BONFIETTI. Potevano non dirlo? Potevano non esserne a conoscenza?

PRIORE. Dovevano esserne a conoscenza, a rigore, perché il sistema *radar* funziona. Il punto è quello della notificazione. Proprio da ultimo sono state sequestrate delle carte in cui si parla di questi benedetti Notam che venivano dalle Forze armate statunitensi. E ci sono disposizioni date dall'Aeronautica italiana, non dall'Ispettorato generale, dall'ITAV, secondo cui i Notam provenienti dalle Forze armate statunitensi non dovevano essere sottoposti a commenti o ad altro genere di segnalazioni, perché l'Aeronautica, e le Forze armate statunitensi in genere, erano in grado di assicurare queste esercitazioni al di sopra dei 19.500 piedi con assoluta sicurezza perché riuscivano, mediante il sistema radaristico in possesso della *Air Navy* e a terra, ad evitare rischi per la navigazione.

I lavori ripresero in seduta pubblica alle ore 22,08.

BONFIETTI. Un'altra domanda, sempre per capire le responsabilità. Sappiamo che lei – non ricordo esattamente l'anno – ha riconosciuto tre suoi periti. Le chiedo di spiegarmi il perché e se sono emersi collegamenti con ambienti militari oppure con i periti degli imputati. Quali sono insomma le motivazioni per cui lei ha preso questo provvedimento?

PRIORE. Del provvedimento forse potremmo parlare anche in seduta pubblica, perché ha ricevuto una certa pubblicità anche sulla stampa. Ma vorrei dire preliminarmente una cosa che sarebbe bene invece trattare in seduta segreta.

I lavori proseguirono in seduta segreta alle ore 22,09. ()*

(*) Vedasi nota pag. 181.

PRIORE. Ultimamente è stato acquisito – per questo parlo di molti sequestri e perquisizioni che hanno dato certi risultati – un documento: uno degli imputati prende un appunto in cui vi è scritto che uno dei periti di parte, uno dei suoi consulenti, gli riferisce...

BONFIETTI. Visto che siamo in seduta segreta ci può dire i nomi? Perché così capiamo meglio.

PRIORE. Lei vuole il nome...

BONFIETTI. Dell'imputato.

PRIORE. L'imputato di cui stiamo parlando è il generale Melillo che all'epoca era responsabile del III Reparto dello Stato Maggiore. Egli prende degli appunti, che sono stati sequestrati. In uno di questi appunti leggiamo che egli viene a conoscenza, mediante quanto riferitogli da un suo consulente di parte, anch'esso ufficiale dell'Aeronautica (uno di quelli di cui poi il Ministro della difesa ha revocato l'autorizzazione), che gli dice – non lo assicura, gli riferisce – l'espressione: «Usciranno con l'ipotesi della bomba». Questo prima che venisse depositata la perizia nelle mani del giudice.

PELLICINI. Era il generale Melillo?

PRIORE. Il generale riceve da un altro ufficiale questa notizia, il perito d'ufficio dà la notizia: «Usciranno con l'ipotesi della bomba».

Potremmo approfondire la questione dei precedenti periti. Era venuto fuori attraverso intercettazioni e documentazione sequestrata, che i periti dell'Ufficio avevano rapporti con i vecchi consulenti di parte. In un primo momento questa era sembrata una normale consuetudine: dopo tutto si tratta di persone che si occupano degli stessi problemi, hanno la stessa formazione tecnica e scientifica. Però emerse che, da un certo punto in poi, venivano comunicate notizie afferenti alla sostanza della perizia, cioè alle vie che stava intraprendendo il collegio peritale, alle varie scoperte, che invece dovevano essere tenute assolutamente segrete.

BONFIETTI. Nel diario di Nardini, depositato presso la Commissione, risulta che alle 21.20 precise ci sono 5 tracce a Sud-Est. Cito dal diario di Nardini e probabilmente il giudice Priore capisce meglio dei colleghi stessi. La frase è annotata il 21 settembre 1990: su questo lei, interrogando Nardini dopo il ritrovamento dei suoi diari, ha molto insistito. Credo di aver capito il motivo della sua insistenza nel chiedere perché questa informazione non fosse stata data alla magistratura. Lei insisteva perché voleva capire come mai l'informazione su queste tracce, che Nardini sostiene essere esistite alle 21.20, non fosse stata trasmessa alla magistratura. Intanto, questo è un episodio unico che abbiamo trovato nei diari di Nardini oppure lei, nel corso dei numerosissimi interrogatori e

perquisizioni che ha fatto, ha trovato altre tracce di questo tipo, cioè occultamento di materiale alla magistratura?

PRIORE. Di occultamenti in genere ce ne sono stati tanti. Non so se la sua domanda ha come obiettivo la particolare posizione del generale Nardini, o in genere...

BONFIETTI. In generale. Intanto questa notizia, cioè se l'informazione circa le 5 tracce a Sud-Est alle 21.20 fosse stata data alla magistratura.

PRIORE. No, questa non è stata mai data, il generale Nardini non ha dato spiegazioni sufficienti su quell'appunto.

C'è da dire che quell'appunto stranamente trova alcune coincidenze con quanto sta emergendo in questa nostra migliore lettura dei dati *radar*, per quanto concerne l'ora. Quanto al problema di ordine generale, ce ne sarebbe da parlare un'intera notte. Nel senso che, non dico sparizioni, però smarrimenti, impossibilità di acquisire... Io ho un'infinità di esibizioni, di sequestri che sono rimasti ineseguiti. Hanno avuto gli oggetti più disparati, per il 99 per cento si tratta di documentazione.

Vi posso soltanto dire che la documentazione più interessante, cioè quella di ordine radaristico, non è stata mai trovata. È stata trovata per esempio una pizza, un nastro *radar* di Marsala del 18 luglio 1980, cioè il giorno della caduta del Mig libico, che però si riferisce ad un orario immediatamente successivo a quello della ricostruzione della caduta: questo nastro *radar* parte da dopo le ore 11, sicuramente dopo quello che viene indicato come l'orario della caduta del Mig, compreso fra le 11 e le 11.30: ma non abbiamo trovato il supporto documentale che sostituisce i nastri magnetici nei siti fonetico-manuali – purtroppo a volte sono un po' tecnico, a forza di parlare e studiare queste cose – cioè quei siti in cui non era stato ancora istituito il sistema automatico di registrazione dei dati, come Licola e Siracusa, che sono siti molto importanti. La memoria storica delle tracce viste viene trascritta nel cosiddetto modello DA1, la cui scoperta rappresenta un altro merito della vostra Commissione (perché prima nessuno sapeva che vi fosse il modello DA1). Il modello DA1 dei siti più importanti non l'abbiamo mai trovato. Per Licola, per esempio, abbiamo trovato un estratto che non appare congruente con la situazione reale del cielo visto da Licola. Tutto questo non si è trovato, non si sono trovati i brogliacci di sala, non si sono trovati i registri di protocollo e tantissimi registri degli operatori di sala, così come di quasi tutti i siti *radar*.

Questo per quanto riguarda la distruzione. Adesso sarebbe troppo lungo dire se essa sia stata voluta o non voluta; però comunque lo stato di fatto è questo.

BONFIETTI. Lei quindi può confermare questo brano dell'interrogatorio che lei fa a Nardini, in cui lei dichiara che nessuno ha preso iniziative per mettere i soggetti processuali – e quindi i giudici istruttori, le parti