

## Speciale "Il Nuovo". Misteri d'Italia: il Dc9 di Ustica "

**Ore 21:04 del 27 giugno 1980. Il Dc9 Itavia Bologna-Palermo scompare dai radar. A bordo 77 passeggeri e 4 membri d'equipaggio. Il giorno dopo a largo dell'isola di Ustica vengono ritrovati 39 corpi. Si apre un mistero.**

*di Enzo Catania*

"IH 870, quando pronti, autorizzati a 110. Uno, uno, zero. Richiamare, lasciando 290 e attraversando 150".

La voce dell'operatore radar del traffico aereo di Roma Ciampino aveva il solito tono metallico, abituale e professionale. "IH 870", che si sillaba "India Hotel Otto Sette Zero", era la sigla del Dc9 della compagnia Itavia che, con il numero 870, viaggiava da Bologna verso Palermo. A bordo, 77 passeggeri e 4 membri d'equipaggio. Erano le ore 21.04 del 27 giugno 1980, una serata tiepida e tranquilla.

"IH 870", ripeté l'operatore. Tre.Quattro. Cinque. Sei. Sette volte. Lassù, dal cielo, nessuna risposta. Allora l'operatore pensò a un guasto radio, si mise in contatto con altri due aerei dell'Air Malta in volo. Ma del Dc 9 non c'era traccia. Eppure dalle conversazioni tra le 20.20 e le 20.44 il suo volo era apparso okay. Ultimo scambio di battute sulla frequenza radio 127,35 tra le 20,44 e le 20,56. Ma dalle 20.58 più nessun richiamo, nessun segnale, solo affannose ricerche. Poi dalle 21.04 il vuoto assoluto di informazioni. L'inizio delle ricerche. Quel 27 giugno 1980 era un venerdì. In passato altri due venerdì (il 5 maggio 1972 e il 22 dicembre 1978) si erano vestiti di lutto. La sola idea di trovarsi davanti al terzo non portava solo lacrime ma stizza contro la scalogna nera.

Componeva l'equipaggio del Dc 9 gente esperta e collaudata. Originario di Leta, vicino Ajaccio, classe 1936, laurea in ingegneria, 7429 ore e 23 minuti di volo, il comandante Domenico Gatti risiedeva a Grottaferrata (Roma) con moglie e due figli. Secondo pilota, Enzo Fontana, 32 anni, in Itavia da 3, diploma di perito tecnico industriale, 2872 ore e 28 minuti di volo. Assistente di volo responsabile, il trentanovenne Paolo Morici, originario di Ostia ma residente a Roma, coniugato, due figli. L'altra assistente di volo, Rosaria De Dominicis, era una ragazza a modo, fresca di diploma quale perito per il turismo e di assunzione. Dunque un quartetto collaudato ed affiatato per 77 passeggeri che non si sarebbero mai goduti il bel sole di Sicilia.

All'aeroporto palermitano di Punta Raisi l'attesa dei parenti diventò snervante, poi angosciata, infine disperata. Cos'altro avrebbe potuto il bravo Gaetano Chianello, direttore palermitano dell'Itavia se non ribadire che "l'aereo risulta disperso"? C'era chi bestemmiava, chi pregava, chi piangeva, chi semplicemente raccontava. Sulla lista dei "dispersi" figurava pure il nome di Lino Diodato, un muratore di Mazara del Vallo, ma lui era vivo e vegeto. Era semplicemente accaduto che il suo biglietto era stato preso dalla cognatina, una bella ragazza di 17 anni. Perciò l'uomo ora malediceva la sua "fortuna". Sul Dc 9 viaggiavano anche moglie e tre figli, "sangue del mio sangue": Vincenzo, 9 anni; Antonella, 7; Giuseppe 10 mesi. Lorenzo Ongaro, geometra di Mantova, non aveva mai viaggiato in aereo. Era stato promosso e andava in Sicilia per la sua ditta. Antonino Greco, agente di pubblica sicurezza, doveva fare da testimone alle nozze della sorella e in tasca portava le fedi. Rita Guzzo, 30 anni, raggiungeva i genitori a Palermo per una breve vacanza e poi incominciare il lavoro in un ufficio dell'Intendenza di Finanza di una città del Nord. Alberto Bonfietti, giornalista, ex leader di "Lotta Continua" nel Triveneto, ex studente di sociologia a Trento, andava dalla moglie Giannina e dalla figlia Silvia che compiva sei anni... Quando l'Itavia divulgò il primo elenco ufficiale dei 77 passeggeri, la rabbia, le lacrime e i racconti formarono un

unico filone di vicende che avevano sepolto tanti sorrisi.

Iniziarono le ricerche. E il bollettino sul recupero dei corpi diventò il tam-tam del giorno dopo: alle 12 le salme erano 8, alle 13, 30 diventarono 12, alle 14 salirono a 33, alle 17 furono 35, alla fine si fermarono a 39. Il loro trasferimento a Palermo, prima di essere destinate alle località di residenza, subì il penoso calvario dei riconoscimenti. "La mia bambina - urlava una donna - portava un vestitino viola in tessuto leggero. Aveva una collanina d'oro...". C'erano cadaveri perfettamente integri. C'erano cadaveri ridotti a monconi, irriconoscibili. "Questa volta - disse nell'omelia Salvatore Pappalardo, cardinale di Palermo - non è in discussione la funzionalità dell'aeroporto o la perizia dei piloti. Si affacciano altre ipotesi, si fanno altre supposizioni. Ma non è lecito anticipare conclusioni che potrebbero disturbare la serenità e la libertà delle commissioni d'inchiesta che dovranno svolgere il loro delicato compito, non tanto per trovare i colpevoli, quanto per identificare le cause dell'accaduto ed evitare che possano ancora ripetersi su questa o su altre rotte". Così calò anche il sipario sulla liturgia dei funerali, mentre la gente restò a chiedersi: "Perchè? Perchè?". Una risposta avrebbe potuto darla la "scatola nera", finita in fondo al mare, insieme a gran parte del relitto con il suo carico di vittime intrappolate.

Pietro Greci, funzionario addetto al traffico, lavorava da 21 anni all'aeroporto di Punta Raisi, aveva visto il disastro di Montagnalonga nel 1972, aveva testimoniato l'evolversi della vicenda dell'aereo precipitato in mare nel dicembre 1978, "ma di un Dc 9 sparito su Punta Raisi", mentre si preparava ad atterrare, "mai sentito, davvero". Quando il comandante Gatti aveva comunicato la sua ultima posizione, il DC9 si trovava esattamente nel punto "Condor", 94 miglia a nord di Palermo e 80 a sud di Ponza, proprio al centro dell'aerovia "Ambra", un corridoio che portava difilato a Palermo. Ultimato il contatto radio, a un certo punto dagli schermi radar il beep intermittente era sparito. Eppure il Dc 9 volava a quota 7500 metri, ancora a una velocità di crociera che sfiorava i 900 chilometri: anche in una situazione disperata, pure spegnendo per assurdo i motori come un'automobile lanciata su un'autostrada, occorrevano tra i sette e gli otto minuti prima che si verificasse l'impatto. E in quella manciata di minuti c'era tutto il tempo perchè l'esperto comandante Gatti gridasse qualcosa nella cuffia, magari solo la parola "mayday" che in gergo aeronautico voleva dire "richiesta d'aiuto immediato". C'era anche modo di schiacciare il pulsante del microfono per lanciare un SOS. Invece nulla. Non un segnale. Non una sillaba.

Errore umano? Fu un coro: "Ma va! Il comandante Gatti era tra i più preparati, forse il miglior pilota dell'Itavia. La sciagura è stata così improvvisa e imprevedibile da impedire qualsiasi reazione". Un caso di jetstream, cioè di correnti a getto in alta quota? Altro coro: "Non spiegherebbe ugualmente la repentina scomparsa di ogni traccia del Dc9 sul radar". E poi quella sera non c'erano nubi, ghiaccio, grandine. "Era tutto normale", assicurava un pilota dell'Ati che volava nella stessa zona, quasi alla stessa ora.

Qualcuno raccontava d'aver visto a Napoli, prima che fosse messo sotto sequestro dalla magistratura, un pezzo del troncone di coda : presentava abrasioni e segni come se fosse stato staccato di netto. Si infittirono molte supposizioni. Uno scontro con un satellite artificiale in fase di rientro? Un pallone sonda? Un meteorite? E se invece il Dc 9 fosse esploso in volo? Nel bailamme dei "perchè" c'era pure chi avanzava l'ipotesi terroristica. Insomma, come escludere che una bomba fosse entrata nell'aereo attraverso un pacco o una valigia e, regolata a tempo, fosse poi deflagrata provocando il disastro? Ma la polizia di Bologna fu prontissima nel precisare che tutti i colli e i bagagli , prima di essere caricati a bordo, erano stati accuratamente controllati. Una telefonata anonima era però giunta alle 14,10 del 28 giugno alla redazione romana del Corriere della Sera: "Qui Nar. Vi informano che sull'aereo caduto sulla rotta Bologna-Palermo viaggiava il camerata Marco Affatigato. Era sotto falso nome. Doveva compiere un'azione a Palermo. Per riconoscerlo vi

diamo un particolare: aveva ai polsi un orologio Baume&Mercier". I Nar erano i famigerati Nuclei Armati Rivoluzionari, responsabili di delitti e stragi. Affatigato, classe 1956, di Lucca, era un noto estremista di destra più volte coinvolto in fatti di cronaca per aggressioni varie. Gli interrogativi sull'attendibilità o meno della telefonata durarono però solo alcune ore. Fu lo stesso Affatigato a farsi vivo con i familiari per rassicurarli del suo ottimo stato di salute. E la stessa Digos di Bologna escluse la presenza del fascista all'aeroporto per imbarcarsi sul Dc9 diretto a Palermo. Un chiarimento importantissimo che però lasciava un interrogativo: già il giorno dopo la sciagura chi e perchè incominciava a lastricare il disastro di Ustica di clamorosi depistaggi?

Scattò l'inchiesta giudiziaria sulla sciagura. In base al codice di navigazione la competenza era dei magistrati della località dove l'aereo era stato immatricolato. Ebbene, il Dc9 dell'Itavia, con il numero 6034, era stato immatricolato a Roma il 19 marzo 1972. Sarebbe dunque stata la Procura della capitale a occuparsi del caso. Scattò pure l'inchiesta tecnica della Commissione ministeriale, nominata e integrata con 3 decreti del 28 giugno 1980, 7 luglio 1980 e 6 ottobre 1980. A presiederla venne chiamato il dottor Carlo Luzzatti, direttore dell'aeroporto di Alghero. Al vertice del Ministero dei Trasporti c'era il socialista Rino Formica, un barese battagliero e deciso. Ma anche l'Itavia volle la sua Commissione d'inchiesta, presieduta dal comandante Adriano Chiappelli.

**Gli accertamenti esclusero subito l'ipotesi di un cedimento strutturale. L'aereo era in perfette condizioni, il pilota di lunga esperienza. Intanto giungeva una rivendicazione dei Nar: iniziava la serie di depistaggi.**

Trentanove le salme recuperate. Il relitto del Dc 9 negli abissi del Tirreno diventò così una bara con 42 cadaveri. L'Itavia, proprietaria dell'aereo, copriva nove scali e svolgeva anche attività "charter" per 25 destinazioni straniere. Fondata nel 1958 con un capitale sociale di 3 miliardi e mezzo, al 31 dicembre 1979 segnava debiti per 41 miliardi e mezzo. La sua flotta era composta da 7 DC9 e da Fokker olandesi F.28. C'era chi diceva che la sede sociale della compagnia fosse stata trasferita da Bologna a Catanzaro per poter usufruire delle agevolazioni previste per chi operava nel Mezzogiorno. Presidente dell'Itavia era Aldo Davanzali, avvocato marchigiano, imprenditore multiforme, con interessi anche nell'edilizia e nel turismo, amico di politici, soprattutto democristiani e socialdemocratici.

"La flotta degli aerei è pienamente efficiente; la capacità del personale, operativo e tecnico, è fuori discussione", tagliò corto la commissione d'inchiesta dell'Itavia alle voci che tendevano ad alimentare l'ipotesi di un possibile cedimento strutturale e che chiedevano la revoca delle concessioni e il trasferimento ad altre compagnie. "Non c'è alcun motivo tecnico per imporre il blocco dei Dc 9. Metterli a terra in Italia significherebbe metterli a terra in tutto il mondo", precisò Saverio Rana, presidente del Registro Aeronautico Italiano. D'altronde, lo stesso fatto che il pilota non avesse avuto neppure modo di segnalare l'improvvisa gravità della situazione, escludeva danni strutturali. Raccontava il comandante Spinelli: "L'aereo era in buone condizioni tecniche. Era stato revisionato da poco. E io quando ci ho volato, non ho notato nulla che potesse preoccuparmi, tanto meno vibrazioni. Se non fosse stato così non sarei mai partito da Palermo. E se fosse successo durante il volo, l'avrei segnalato all'arrivo a Bologna. Consegnai l'aereo a Gatti, il quale aveva una grande esperienza, era un ingegnere pignolo, preparato, uno che passava ore negli hangar. Non avrebbe mai volato con un aereo inefficiente e insicuro...". A far crollare definitivamente l'ipotesi del "cedimento strutturale" contribuirono notevolmente pure le analisi effettuate negli Stati Uniti con la collaborazione del FAA (l'ente tecnico per l'aviazione civile) e del NTBS (l'ente federale per la sicurezza dei trasporti). E poiché le polemiche sul DC9 avevano anche coinvolto il Registro Aeronautico per "inadeguati controlli", il presidente Rana ne approfittò per sottolineare: "Ero certo che i fatti avrebbero finito per rendere giustizia a un ente che, per tradizioni di onestà, superiorità

tecnica, senso di indipendenza, ha costituito un patrimonio quasi sempre ignorato nelle istituzioni dello stato italiano".

Poichè non c'era stato cedimento strutturale, sarebbe poi diventato addirittura assurdo attribuire le cause della tragedia alle condizioni metereologiche: lungo la rotta del DC9 il tempo alle 20 era buono, con visibilità oltre i 10 chilometri. A Ponza il cielo era sereno e poco nuvoloso, con vento da nord-ovest di intensità 25 nodi; condizioni simili a Ustica, con vento di 15 nodi; vento debole, quasi sereno, a Punta Raisi. Nulla dunque che potesse avere influito sulla sicurezza del volo. E allora?

Ogni bagaglio, prima di essere caricato a bordo, veniva ispezionato con cura: impossibile - ribadiva la Digos - che una bomba nascosta possa essere finita nel bagagliaio prima del decollo del volo da Bologna a Palermo. Ma c'era di più. Infatti sosteneva sempre la Digos: ammesso che tra la merce riuscisse a restare nascosta una bomba a orologeria già preparata per farla scoppiare in volo, gli attentatori avrebbero dovuto sapere non l'ora del volo, ma il momento esatto in cui il velivolo si sarebbe trovato in aria. Il che, quel venerdì sera del 27 giugno 1980, era praticamente impossibile: l'aereo era arrivato con grave ritardo. E nessuno poteva immaginare l'ora precisa in cui sarebbe ripartito. E comunque nessuno poteva manipolare le merci per il semplice motivo che queste erano già state preparate e consegnate come se dovessero partire secondo l'orario stabilito.

Restava sempre l'eventualità di un pacco-bomba inconsapevolmente portato a bordo da uno dei passeggeri. Otto mesi dopo il disastro, due genitori che sul DC9 avevano perso due figli in tenera età in viaggio coi nonni, ricordavano che quella sera erano anch'essi all'aeroporto per salutare i loro cari ed erano stati avvicinati da uno zoppo che chiedeva loro di portare un pacchetto a Palermo: sarebbe stato ritirato da un suo amico all'aeroporto di Punta Raisi. Loro avevano rifiutato, ma avevano visto lo zoppo avvicinare altri passeggeri in partenza. Ma ammesso che l'episodio fosse vero, ve lo immaginate un tizio che all'ora di punta, se ne va in giro per un aeroporto affollato, portandosi una bomba sotto l'ascella? Certo, teoricamente tutto era possibile, ma concretamente a questo punto perchè una bomba avesse serie probabilità di finire su un aereo, era necessario l'impiego di un "commando kamikaze". E qui si inseriva la telefonata anonima giunta alle 14,10 del 28 giugno alla redazione romana del Corriere della Sera che rivendicava ai Nar la paternità dell'attentato ed esaltava la figura del presunto attentatore, il lucchese estremista di destra Marco Affatigato, in volo sotto falso nome, per compiere "una missione". Nessuno però dei funzionari e degli impiegati dell'aeroporto di Bologna, vedendo la foto, aveva detto che Affatigato potesse essere tra i passeggeri. D'altronde l'estremista era davvero vivo e vegeto, telefonava ogni due giorni alla madre che giurava: "Marco lavora e sta bene". Ma perchè allora quella telefonata anonima l'aveva tirato in ballo nella faccenda del Dc9? Se per ipotesi fosse stato nel frattempo eliminato altrove, chi avrebbe potuto davvero smentire la sua presenza a bordo?

Non dimentichiamo che il 1980 appartenne agli anni dello "strapotere occulto" della P2 e soprattutto delle deviazioni dei servizi segreti. Insomma, c'era una fettina d'Italia disposta anche a tradire, depistare, insabbiare. Scandali, stragi, golpe: mai un colpevole, mai un tribunale che riuscisse a individuare un mandante. Certi 007 diventarono veri e propri organi di dinformazione. Sul "sistema di potere della P2", in sentenze-ordinanze, i magistrati si esprimevano in questi termini: "Esistono numerose prove di malafede atte a dimostrare che le finalità perseguite dai piduisti inseriti nei servizi erano di impedire a ogni costo l'accertamento della verità". Depistante innanzitutto proprio la falsa notizia relativa a Marco Affatigato. "Essa - scrissero i giudici - servì a distogliere l'attenzione della pubblica opinione dal sospetto di responsabilità militari nella distruzione dell'aereo civile... E ove si consideri l'ipotesi che l'Affatigato fosse in volo sul Dc9 e che esigeva anche il fatto che lo stesso fosse perito nell'incidente, non è azzardato supporre che vi fosse un raccordo tra il progetto di ucciderlo, maturato negli ambienti di destra e la scelta del suo nome a

opera dei servizi segreti". Ma tutto questo diventava un altro filone di una matassa molto più complessa: non dimentichiamo che il 2 agosto 1980, quindi poco più di un mese dopo Ustica, un attentato fece 85 morti e 200 feriti alla stazione di Bologna. Circa però il Dc9, il "depistaggio" legato al nome di Marco Affatigato diventava il primo segnale allarmante che tra gli italiani c'era già comunque chi si muoveva a frenare o a dirottare le indagini su quanto potesse davvero essere accaduto nel cielo di Ustica.

### **Circa un mese dopo l'incidente del Dc9 Itavia, sui costoni della Sila vennero ritrovati i resti di un Mig libico. C'era una relazione con il disastro di Ustica, secondo gli esperti causato da un'esplosione in volo?**

Dalle prenotazioni e dalla lista d'imbarco del Dc9 nelle ore precedenti al decollo, risultava un nome: Vincenzo Tricomi. Non era il nome di un passeggero qualsiasi: allora era giudice istruttore a Firenze. Avrebbe dovuto raggiungere Palermo, ma all'ultimo momento aveva rinunciato al viaggio perchè un suo collega si era ammalato ed era necessario sostituirlo. Che impegni aveva in Sicilia? Semplice: stava seguendo un'interessante pista sulla connessione droga-mafia-traffico d'armi che aveva il suo epicentro in località del Mediterraneo. Rigoroso e schivo di qualsiasi forma di pubblicità o voglia di protagonismo pare che da qualche tempo fosse in contatto con il procuratore capo della Repubblica di Palermo, Gaetano Costa o con qualche suo stretto collaboratore.

Erano tempi in cui droga e armi facevano del Mediterraneo il mare delle mafie. La mafia dei campieri, la mafia del sasso in bocca, la stessa mafia degli anni '50 e '60 erano solo "reperti archeologici". Eravamo già al livello di holding e di multinazionali. Dunque quella zona del Mediterraneo verso cui la sera del 27 giugno 1980 avrebbe dovuto viaggiare anche il giudice istruttore di Firenze, era il cuore in cui lo stesso riciclaggio del denaro sporco aveva collaudato il suo meccanismo per poi esportarlo su scala nazionale. E il procuratore palermitano Costa, dotato di assoluto prestigio e indipendenza, era uno degli inflessibili mastini che davano la caccia a cervelli e trafficanti. Poi Tricomi non prese l'aereo, il suo nome venne depennato dalla lista d'imbarco, il suo posto venne occupato da un altro passeggero: se quel suo collega non si fosse ammalato in tempo e lui non l'avesse sostituito, tra le vittime ci sarebbe stato pure il suo nome. L'eccellente e inflessibile procuratore Costa invece moriva alle ore 18 del 6 agosto 1980, quasi 40 giorni dopo il disastro di Ustica, assassinato in pieno centro a Palermo, mentre curiosava tra i libri esposti in una bancarella.

Sia ben chiaro: non c'era alcun nesso tra l'indagine di Tricomi e la fine di Costa, tra la mancata partenza del giudice istruttore di Firenze e l'agguato al procuratore capo di Palermo, tra la fine del Dc9 e la sparatoria davanti alla bancarella. Tommaso Buscetta, il grande pentito della mafia, racconterà agli inquirenti che era stato il boss Salvatore Inzerillo a gestire l'assassinio del magistrato per dimostrare agli altri padrini "di essere tanto forte da potersi comportare allo stesso modo dei terribili Corleonesi". Ma se non c'era alcun legame tra l'indagine di Tricomi e la morte del procuratore Costa, il nesso invece probabilmente c'era tra il perchè del posto prenotato sul Dc9 e l'accertamento sui mille filoni della "moneta calda", la guerra tra bande nel Mediterraneo per trafficare stupefacenti e armi su tutte le sponde, dalla Turchia al Libano, da Palermo a Marsiglia. Era il Mediterraneo degli intrighi, delle faide, delle alleanze e delle guerre. Era il Mediterraneo delle illegalità, un mare di interessi e di affari colossali, di accordi sotterranei. Su questi fronti, codice alla mano, si muovevano le forze dell'ordine e intere pattuglie di magistrati. Ogni inchiesta, anche la più piccola, presa a se, sembrava destinata a restare un granellino di sabbia. Ma ogni inchiesta aveva spesso in comune un punto con un'altra e via di seguito. Un lavoro dunque umile e silenzioso, a volte persino snervante e ingrato che impegnava anche il giudice Tricomi. Anzi, secondo indiscrezioni, il giudice fiorentino da Palermo si sarebbe poi dovuto trasferire a Pantelleria per ficcare il naso su un presunto traffico d'armi che si sarebbe svolto sull'isola partendo dalla Libia.

Non solo: secondo certe informazioni, persino terroristi italiani di Prima Linea e delle Brigate Rosse avevano avuto una dozzina di Kalashnikov, bombe esplosive e anche un missile terra-terra da terroristi palestinesi dei gruppi di George Habbash e di Abu Nidal, che già allora avevano interessi in Libia.

Sull'isola di Pantelleria, vero paradiso turistico, gli inquirenti fiorentini avevano raccolto anche voci che sapevano assai più di leggenda che di realtà, ma che i pescatori diffondevano con insistenza. Raccontavano che il piccolo lago salato interno a quel fazzoletto di terra più vicino all'Africa che all'Italia, era collegato con il mare attraverso un misterioso e mai trovato passaggio naturale sotterraneo. E aggiungevano che, certe notti, la sagoma di qualcosa che somigliava a un sommergibile emergeva dalle acque del lago. Roba davanti alla quale farci una risata per tanta fantasia, ma il traffico di armi e stupefacenti era davvero una spina del Mediterraneo. E allora non c'era che un mezzo: andare a vedere, andare a sentire. Da qui la prenotazione di quel posto sul Dc9 per il giudice Tricomi. Ma ecco quel collega ammalato. Ecco la disdetta della prenotazione mezz'ora prima della partenza. Ecco il decollo dell'aereo. Infine il disastro, in pieno assetto di quota. Aereo dunque "abbattuto" per impedire al giudice di sbarcare a Palermo, visto che solo un "disguido" all'ultimo momento aveva fatto saltare l'imbarco del magistrato?

Vincenzo Tricomi, per nulla turbato, serio e tranquillo, se la prese sempre con filosofia: data l'incompletezza e l'indeterminatezza della sua indagine, sin dal nascere della terribile ipotesi che lo riguardava, ritenne di dover precisare che non rappresentava certo un obiettivo tale da dover essere eliminato a costo della vita di decine di altre persone. "Non ci credo - disse -. Tuttavia questa è una delle prime ipotesi fatte già subito dopo la tragedia poichè una cosa sembra probabile: l'esplosione non sembra accidentale e non sarebbe avvenuta all'interno della fusoliera, ma all'esterno".

In poche battute dunque "l'ipotesi Tricomi", presa in esame più per completezza di accertamenti che per eventualità di un minimo riscontro, venne accantonata. E la conclusione che non ci fosse stato alcun tipo di attentato pazzo e criminale per fermare Tricomi, non fece una grinza. Il guaio era che il "thrilling" non solo non finiva qui, ma si caricava di suspense su un nuovo versante che sin dall'inizio mostrava da una parte punti controversi, dall'altra spunti di attendibilità.

Restava infatti da chiarire un fatto sconcertante, una delle coincidenze che facevano pensare e tremare. Secondo le conclusioni di alcuni esperti il Dc9 dell'Itavia presumibilmente sarebbe esploso in volo. Ebbene sui costoni della Sila venivano trovati i resti di un Mig libico. "Era come un grande sigaro. Non emanava fumo. Non faceva rumore. Sì, sì era più veloce di un normale aereo. Non aveva alcun colore particolare. Era metallizzato. E poi è scomparso dopo tre quattro minuti", raccontò Angelo Maffini, occhiali, capelli brizzolati, fotocompositore di Landriano in provincia di Pavia. Quel 27 giugno 1980 era ancora in vacanza in roulotte con moglie e figlio nel villaggio "La Mantinera" di Praia a Mare, in Calabria. "Solo il 28 giugno, rientrando in auto verso Milano - aggiunse Maffini - ho saputo della tragedia. E ho pensato alla scena della sera prima".

Altri videro. Altri racconteranno. D'altronde, ecco quel Mig libico caduto sui costoni della Sila, ma trovato ben 23 giorni dopo Ustica. Anche qui scattò un'inchiesta. E nacquero altri piccoli "gialli" nel contesto del grande "giallo".

**Il Mig libico viene ritrovato il 18 luglio. Ma la morte del pilota risale a 20 giorni prima, quando si è inabissato il Dc9 Itavia. Si affaccia un dubbio inquietante: l'aereo si è trovato al centro di un'azione militare?**

Era il mezzogiorno del 18 luglio. Solo allora venne segnalato il rinvenimento del Mig 23 libico tra due grossi costoni dell'altopiano della Sila, in provincia di Catanzaro, molto vicini a due basi militari particolarmente sorvegliate. Si trattava di un caccia utilizzato per il combattimento e anche per l'addestramento. Nella sua versione standard era dotato di un armamento sofisticato: oltre a un cannoncino di 23 mm, aveva due coppie di missili aria-aria. La prima, dotata di guida a raggi infrarossi per raggiungere l'obiettivo, seguendone l'emissione di calore. La seconda, fornita di guida radar. I piloti erano addestrati a lanciare entrambe le coppie: prima quella a infrarossi, poi quella a radar. Ogni Mig solitamente viaggiava con l'armamento missilistico anche quando veniva impiegato in voli di addestramento.

L'accesso alla vallata venne subito bloccato da carabinieri e agenti di pubblica sicurezza. Sul pilota non venne trovato alcun documento di identificazione, anche se sul casco erano riportate in arabo due parole: Ezzedan Koal, presumibilmente il suo nome e cognome. Da Tripoli un comunicato dell'agenzia Jana, la fonte ufficiale di stampa del governo libico, fece sapere che il Mig era solo in volo di addestramento nello spazio aereo internazionale e che era precipitato per un improvviso malore del pilota, forse un infarto. Ma possibile che il suo passaggio fosse sfuggito a qualsiasi radar italiano? Non poteva comunque non apparire strana la coincidenza che il Mig, per schiantarsi in quel posto, si fosse anche trovato all'incrocio di ben quattro aerovie militari riservate a esercitazioni o a trasferimenti di apparecchi non civili. Una di quelle era la "Delta Whisky 12" che, proprio nel punto "Condor", si incrociava con la "Upper Ambra 13". Ed era stato qui che il Dc9 era diventato una bara per le 81 persone a bordo. Gratuita dietrologia?

La prima indagine venne condotta dalla procura di Crotona.

Il medico che per primo vide il cadavere del pilota fece risalire la morte alle 11,30 dello stesso 18 luglio. Però le condizioni gli apparvero così orribili e pietose che, anche per l'avanzato stato di decomposizione, ne consigliò l'immediata sepoltura. Ma come? Possibile che un cadavere si fosse decomposto in così poco tempo? Oppure la morte era avvenuta molti giorni prima di quel 18 luglio? In un secondo tempo la procura di Roma fece disseppellire il cadavere. Il compito di stabilire data e causa del decesso venne affidato ai professori Erasmo Rondanelli, primario di anatomia patologica e Anselmo Zurlo, primario cardiologo, entrambi dell'ospedale civile di Crotona. Due veri specialisti, di grande esperienza e di nome. Ebbene, il 23 luglio 1980 il risultato dell'autopsia fu a dir poco sensazionale: la morte sarebbe risalita ad almeno 20 giorni prima. Rondanelli e Zurlo scrissero e firmarono la relazione: avanzatissimo stato di decomposizione, addirittura in fase di colliquazione, stadio successivo alla putrefazione che per l'appunto solitamente inizia 15-20 giorni dopo la morte. Il loro incarico tecnico finiva qui, ma calendario alla mano, bastava fare i conti: forse che anche il Dc9 non era caduto una ventina di giorni prima?

Ma la Calabria non è il deserto del Sahara: possibile che in Sila nessuno avesse visto il Mig 23 precipitare o cozzare contro le alture? Sì, qualcuno avrebbe visto. Anzi, avrebbero visto in otto. Però solo una donna raccontò di aver notato l'aereo schiantarsi quel pomeriggio del 18 luglio. "Ho sentito uno scoppio e ho visto delle fiamme", disse. Gli altri sette non avevano visto né fiamme, né sentito scoppio. Però ce n'era uno che raccontava: "Sembrava che l'aereo stesse per schiantarsi contro la parete della roccia. All'improvviso invece virò con un'ardita manovra. E riuscì a scapolare la cima". Se avesse un riscontro con la realtà, vi rendete conto dove potrebbe portare questa testimonianza? A un fatto semplicissimo: entreremmo nel contesto di un'azione vera e propria di simulazione. Ci troveremmo insomma davanti a un aereo, con bombe incendiarie, pilotato verso la Sila in modo da attirare l'attenzione e la curiosità degli abitanti del posto. Lo scopo: accreditare la versione ufficiale della caduta del Mig nel pomeriggio del 18 luglio, anziché una ventina di giorni prima?

Ma non mancarono altri particolari quantomeno curiosi nella loro procedura. Dalla Libia ci furono pressioni per avere subito i resti del Mig: cosa che avvenne il 30 luglio, quando cioè l'autorità non aveva avuto neppure il tempo di effettuare una perizia sull'aereo che tra l'altro avrebbe potuto stabilire con certezza per quale motivo il caccia tripolino fosse stato ritrovato senza missili a bordo. Ne era privo sin dall'inizio, come sostenevano i funzionari libici, oppure li aveva "persi" nella sua corsa verso le coste calabre? E ancora: quante miglia aveva percorso il Mig? E comunque perchè tanta fretta di chiudere la questione? Inutile aggiungere che accompagnò la restituzione dei resti dell'aereo anche il "Flight recorder", la cosiddetta "scatola nera", impedendo così alla giustizia italiana di poter "leggere" l'andamento del volo dal decollo allo schianto. E da quel momento fu persino impossibile controbattere la versione dei libici secondo i quali il Mig, partendo da Bengasi, aveva partecipato a un'esercitazione in cui si doveva simulare l'intercettazione di un aereo nemico: fungeva da lepre e altri due aerei gli davano la caccia. A un certo punto però ecco il malore del pilota. Prima però di svenire aveva avuto la presenza di spirito di inserire il pilota automatico. Gli inseguitori dapprima l'avevano affiancato per comunicargli che stava uscendo dallo spazio aereo nazionale, poi, non avendo ricevuto risposta, lo avevano abbandonato al suo destino. Ma se effettivamente era accaduto questo perchè i libici non avevano tempestivamente avvisato le autorità italiane che un aereo ormai senza controllo si stava dirigendo verso il nostro Paese? E se il Mig, anzichè precipitare su un luogo isolato avesse terminato il suo volo su un centro abitato?

Nessun pericolo, precisarono i libici: secondo i nostri calcoli il caccia doveva cadere in mare poichè la sua autonomia prevedeva un percorso massimo da 400 chilometri. Ma il Mig, tuttavia, invece di inabissarsi in mare, era riuscito a raggiungere il nostro Paese. Se l'autonomia del caccia tripolino era quella dichiarata, allora il Mig era partito non da Bengasi, ma da una base più prossima all'Italia. Se invece l'autonomia dell'aereo era di maggior respiro, allora la sua missione non era un'esercitazione ma aveva natura e scopi diversi. Quali? Mistero! Cospicché dal momento del ritrovamento del Mig non poteva non crescere anche il partito di coloro che sposavano la teoria secondo cui il caccia libico nella faccenda del Dc9 in qualche modo potesse comunque entrarci. Da qui proliferarono decine di altre ipotesi con scenari completamente diversi.

Thomas Mangold, giornalista di grande professionalità, collegando una serie di deduzioni e testimonianze raccolte in Gran Bretagna e negli Stati Uniti, fece un'inchiesta per la BBC che trasmise il 26 luglio 1982 sotto il titolo: "Assassinio nel cielo". Secondo Mangold il Dc9 inabissatosi nel Tirreno mentre sorvolava la zona di Ustica, sarebbe stato abbattuto da un missile aria-aria di fabbricazione sovietica in dotazione agli aerei libici. Immediate e furibonde anche le reazioni da Tripoli, ma anche in Italia: i nostri radar quella sera del 27 giugno 1980 dunque erano "ciechi"? Comunque questa storia del Mig anche negli anni successivi all'inchiesta di Mangold non cessò di far capolino in tutte le salse.

Nel 1987 i giornali parlarono addirittura di un documento che i servizi segreti italiani avrebbero consegnato ai magistrati con diverse annotazioni tra cui due le più importanti. La prima: il caccia non si era schiantato in Sila il 18 luglio 1980, ma il 27 giugno, cioè lo stesso giorno del disastro di Ustica. La seconda sarebbe stata invece centrata su un tentativo di ricostruzione del fatto. Quella sera del 27 giugno sul Mediterraneo era una serata tranquilla, di routine. Ma il pilota Ezzadan si sarebbe trovato in procinto di tradire Gheddafi e di passare agli americani, atterrando in un Paese della Comunità Europea. La sua fuga però sarebbe stata scoperta e sarebbe scattato subito l'ordine: "Fermatelo!". Cospicché all'inseguimento del "traditore" sarebbero stati lanciati due caccia dell'aviazione libica. Ezzedan avrebbe avuto un piccolissimo margine di vantaggio. Gli inseguitori sarebbero stati costretti a sconfinare dal proprio spazio aereo. E alla fine sarebbero riusciti a intercettare il fuggiasco. Ed ecco l'epilogo. Dai Mig fedeli a Gheddafi sarebbero partiti due missili: uno sarebbe andato a colpire il Dc 9 dell'Italia, che proprio in quel momento si sarebbe trovato sulla

traiettoria dell'aereo inseguito. Risultato: l'aereo di linea si sarebbe disintegrato in volo. Ma anche il caccia, colpito a sua volta dalle mitragliere di bordo degli altri due Mig, sarebbe precipitato a Timpa della Magara.

Fantaricostruzione? Tra gli esperti anche quest'epilogo di "duello" tra Mig suscitò scetticismo e perplessità. Al di là di tutto esisteva un'altra verità su cui nessuno sembrava volersi soffermare: quel tratto del Mediterraneo tra le isole di Ponza e Ustica in cui era caduto il Dc 9, da sempre veniva considerato da piloti civili come una specie di "Triangolo maledetto" dove gli aerei militari facevano un po' ciò che volevano.

**Abbattuto da un missile. Si fa largo la più inquietante delle ipotesi sul disastro del Dc9. Colpito per errore in un'esercitazione? Da chi? E perché tanta difficoltà nell'avere i dati dei radar in funzione quella sera?**

"Ho la certezza che l'aereo fu colpito da un missile". Sulle labbra dell'avvocato Aldo Davanzali, presidente dell'Itavia era più che uno slogan: lo scrisse ai ministri, lo disse ad amici e collaboratori. Lo ribadì al pm giovedì 18 dicembre 1980, consegnandogli un documento e ribadendo d'aver consultato esperti e tecnici. La tesi di Davanzali era in sostanza questa: "La sera del 27 giugno 1980 un aereo militare sta compiendo un'esercitazione, deve abbattere con un missile aria-aria un Remoted Piloted Vehicle, un veicolo di piccole dimensioni e scarse velocità che serve come bersaglio. Ebbene, il missile, che viene orientato dalla fonte di calore da colpire, finisce invece sul Dc9, che in quel momento si trova a breve distanza dal piccolo velivolo bersaglio". Sottolineò Davanzali: "Alla luce degli studi fatti dalla società, quella che era una causa probabile dell'incidente è diventata certezza". Fu così che, da semplice testimone, l'allora presidente dell'Itavia diventò indiziato di reato "per diffusione di notizie tendenziose". Però la sua tesi venne raccolta a livello politico. Lo stesso Rino Formica, allora ministro dei Trasporti, parlando a Montecitorio disse: "Quella del missile resta un'ipotesi più forte delle altre".

Chi effettuava quelle esercitazioni militari? Un po' tutti: la marina italiana, l'aviazione italiana, l'esercito italiano, la Nato, i francesi, gli americani di stanza nel Mediterraneo, reparti occidentali in transito, persino i libici. "Sin dal primo momento fui dell'idea che il Dc9 fosse caduto perché colpito da un corpo estraneo, missile o aereo radiocomandato", disse l'onorevole Falco Accame, ex ufficiale di marina che sulle navi aveva trascorso tutti gli anni della sua giovinezza e della sua maturità, prima di darsi alla politica. Sottolineò Accame che, "secondo i piani di volo, il Dc9, se non avesse accumulato tutto quel ritardo, avrebbe dovuto trovarsi a Palermo già da due ore. Ecco perché potrebbe essere stato colpito per errore da un bersaglio radioguidato, sfuggito al controllo o da un missile nave-aria diretto inizialmente sul bersaglio radiocomandato e poi dirottatosi sull'aereo di linea, venutosi a trovare inopinatamente nella zona. Alcuni di questi aerei telecomandati sono dotati di sensori a raggi infrarossi, mediante i quali si dirigono spontaneamente sulle fonti di calore. Nel Dc9 una fonte d'attrazione potrebbe essere stata rappresentata dagli scarichi delle turbine".

Troppo spesso, purtroppo, c'era qualcosa che non andava nei cieli d'Italia. Il più delle volte però nessuno diceva nulla. O se diceva, non sapeva indicare con precisione quale "oggetto" ci fosse stato di mezzo. Insomma, tra segnalazioni e silenzi, ce n'era d'avanzo per pensare che prima o poi il disastro avrebbe potuto anche scapparci. In uno dei corpi delle vittime del Dc9 era stata rinvenuta una scheggia di metallo di qualche centimetro, "facente parte di una struttura di sostegno del carrello principale, posto al di sotto e in posizione esterna rispetto alla cabina dei passeggeri". Ebbene, questo frammento esaminato al microscopio spettrografico, aveva rivelato "tracce di corpi estranei al velivolo e al corpo umano, in particolare fosforo, sostanza riconducibile a cariche di ordigni bellici".

Serpeggiavano malumore, rabbia e spesso anche indignazione tra i familiari delle vittime. "Da qualunque parte si affronti la vicenda-diceva Romeo Ferrucci, battagliero avvocato di parte civile-si finisce sempre con il fare i conti se non con il segreto militare, quantomeno con la cosiddetta reticenza militare. Il che è tutto dire...Jhon Macidull, esperto del Pentagono, ha provato in modo inequivocabile che il Dc9 fu attaccato da un aereo. Leggendo le tracce radar ha potuto decodificare i messaggi e ha stabilito che l'aereo "assalitore" compì due virate a sinistra, prima di puntare sul jet dell'Itavia. Possiamo dire che si trattò di un errore, che non fu un attacco premeditato, ma nulla di meno".

Perciò si tornò a parlare di missile. Missile sparato per sbaglio. Missile "attratto" dal Dc9. Missile con T-4 o senza. Missile o radiobersaglio, comunque oggetto" andato a impattarsi contro l'aereo dell'Itavia. "Quando si parla di missile non si dice ancora nulla.Va accertato quale ne fosse l'origine, il tipo, la nazionalità. Su questo, che mi sembra il punto centrale, chi doveva fare un'indagine? Chi deve dare una risposta?", si chiese Francesco Paolo Bonifacio, ex presidente della Corte Costituzionale, eletto presidente del "Comitato per la verità su Ustica" al quale aderirono intellettuali, professionisti, sindacalisti, familiari delle vittime e i loro legali, politici delle più varie estrazioni ideologiche. Si susseguirono solleciti, lettere aperte, dibattiti parlamentari. "Non c'è dubbio - disse Giuliano Amato, allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, rispondendo il 30 settembre 1986 a una serie di interrogazioni - che la Commissione d'inchiesta ha lasciato elementi che inducono il lettore, qualunque sia, a propendere, sulla base di quella lettura, per l'ipotesi del missile...". E nella ricorrenza del settimo anniversario del disastro lo stesso Amato parlò di "verità in qualche cassetto", spiegando però di non voler affatto dire "che è in un cassetto dello Stato italiano", ma "siccome un fatto è accaduto e non sappiamo chi lo ha commesso, mi pare addirittura ovvio che qualcuno sappia chi lo ha commesso...".

La magistratura chiese formalmente alle competenti autorità marittime una mappa del medio e basso Tirreno con la dislocazione delle navi italiane e straniere che si trovavano in quelle tratto di mare e di cielo quando il Dc9 si disintegrò in volo. Non è esagerato affermare che nella zona del disastro, pure la Sesta Flotta americana era di casa. Che poi la Sesta Flotta avesse una copertura radar autonoma, per gli addetti ai lavori era una specie di segreto di Pulcinella. E che alla Sesta Flotta non sfuggisse nulla di quanto accadeva in quella fascia del Tirreno, rientrava nella routine. Ebbene, cosa "videro" i suoi radar quella sera del 27 giugno 1980? Perché allora non cercare negli archivi quei nastri? Incominciarono a saltar fuori alcune "crepe". La prima: "La Sesta Flotta cancella i nastri dopo alcune settimane". Sin qui niente di male: accadeva e accade in ogni angolo del mondo, non basterebbero grattacieli a conservare tutto. Però il sospetto che nel disastro del Dc9 fosse stato coinvolto qualche aereo non di linea, era già circolato il giorno dopo. E allora nell'atteggiamento degli americani c'erano incoscienza, negligenza, esigenza studiata a tavolino di cancellare una prova oppure una specie di ricatto strategico, lasciando credere d'aver distrutto i nastri e tenendo così a bagnomaria la verità? Ma possibile che, nonostante per settimane su quotidiani e rotocalchi interrogativi e polemiche assumessero toni sempre più incandescenti, nessuno avesse ritenuto opportuno farsi avanti per sollecitare quei nastri?

Il Parlamento si avvaleva di un Comitato di controllo sui servizi di sicurezza. Ebbene, due esponenti denunciarono pubblicamente che su Ustica, per anni, non era arrivata una sola segnalazione da parte dei nostri 007. Eppure elementi del Sismi sin dall'inizio erano stati quanto meno frenetici nel deviare: sappiamo dell' "operazione Affatigato"; sappiamo che per i giudici di Bologna era stata "un'operazione inscenata per depistare delitti, dovuta all'imprudenza nell'uso di mezzi militari". Commento lapidario di un avvocato parte civile: "La Nato ha saputo tutto nel momento in cui è successo. Hanno gli strumenti di controllo, i radar innanzitutto per essere al corrente di quello che avviene nei cieli italiani. E' dal primo momento dunque che è iniziato il depistaggio". E non

mancaivano altri retroscena che, anche nel più benevolo dei casi, lasciavano comunque da pensare.

**Portaerei e caccia, francesi, forse della Nato. Il sospetto che quella notte in volo sull'Italia ci fosse Gheddafi, che il Dc9 sia stato vittima di un'operazione militare. Un mistero sempre più fitto e inquietante.**

La mattina del 28 giugno 1980, cioè quasi a tempo di record, meno di 24 ore dopo il disastro, il generale Giuseppe Santovito, capo del controspionaggio italiano, legato agli intrighi della P2, spedì un fonogramma, che classificò "urgente", al conte Alexandre de Marenches, capo dello Sdece, il controspionaggio francese: chiedeva informazioni e spiegazioni su quanto poteva essere accaduto la sera prima nel cielo di Ustica. Ragionamento ovvio: il fatto che il generale si rivolgesse ai francesi a tamburo battente voleva dire che due cose: o i francesi sapevano, oppure Santovito aveva in mano informazioni che chiamavano in ballo la loro diretta responsabilità.

Il capo dello Sdece si guardò bene dal rispondere per iscritto. Facile però arguire che, almeno telefonicamente, qualcosa al generale italiano dovette pur dirla. Ma il 18 dicembre 1980, mentre gli italiani e gli americani continuavano a dichiararsi fuori gioco, ribadendo che quella sera non c'erano esercitazioni della Nato in corso, sulle colonne dell'Evening Standard di Londra apparve un articolo senza firma. Parlava di Ustica. La tesi era: "Una portaerei francese ha lanciato il missile". Secondo il giornale inglese la portaerei francese doveva esercitarsi nel colpire aerei pilota e radiocomandati. Un errore dunque all'origine del disastro?

Il ministero degli Esteri francese smentì seccamente sia l'esistenza del fonogramma di Santovito e quanto meno l'esistenza di "atti ufficiali al riguardo", sia il fatto che nel disastro potesse essere stata coinvolta una sua portaerei. Non solo: smentirà con vigore tutte le volte in cui se ne presenterà l'occasione. Però, com'era naturale, pure i francesi avevano nel Mediterraneo un viavai di mezzi navali e aerei. La portaerei Foch e soprattutto la Clemenceau, in quel tratto che sta appunto tra Tolone e l'Elba, erano di casa. E non era raro che la Clemenceau si spingesse molto più in giù. Ma dov'era esattamente la sera in cui il Dc9 dell'Itavia si disintegrò in volo? Dicevano le autorità di Tolone: "La Clemenceau è entrata nel porto alle 6,30 del mattino del 27 giugno 1980, dopo aver mandato i suoi aerei a terra la sera precedente, di ritorno da una missione". Se era entrata in porto, voleva dire che era uscita: ma la "missione" restava imprecisata. E il rientro? "Proprio quel tragico 27 giugno, ma parecchie ore prima del disastro", ribadivano i francesi. Restava però la faccenda degli aerei rientrati "a terra la sera precedente" che non quadrava. Ve la immaginate una portaerei che per un'intera notte, quella tra il 26 e il 27, se n'era rimasta in navigazione senza i suoi caccia? Sarebbe come immaginare un uomo senza ombelico. Però i francesi continuavano a far muro, mai una breccia nella loro versione: la Clemenceau era in porto già dal mattino! Chiaro che, in una scacchiera di posizioni diverse, com'era per l'appunto il "caso Ustica" dove i dinieghi continuavano ad accumularsi più delle ammissioni, anche la secca posizione dei francesi aveva la sua importanza e validità. Restava però sempre il fatto che nel "pasticcio" d'una tranquilla serata d'estate ci avevano rimesso la pelle 81 persone.

Fu possibile recuperare la "scatola nera" del Dc9 solo alle 16,30 del 2 giugno 1987, quasi sette anni dopo il disastro: era insieme al relitto a 3850 metri di profondità, novanta miglia a nord di Ustica, ottantotto a sud-est di Ponza. Quel ritrovamento diventava anche anticamera del recupero del relitto, per il quale c'era stato un apposito decreto e che, alla fine, avrebbe portato tutti i pezzi negli hangar di Napoli, sino quasi a ricomporre lo scheletro-carcassa dell'aereo. Un buon lavoro, corredato da migliaia di fotografie ed ore di filmati sott'acqua (c'erano schegge e rottami nel raggio di 7 chilometri). Se qualcuno storse il muso fu solo perché la ditta alla quale era stata affidato l'appalto, pur con le sue benemerienze e la sua professionalità dimostrate in ogni angolo di mondo, era di

bandiera francese, cioè di una nazione anch'essa "chiacchierata" per le sue frequenti manovre aereo-navali nel Mediterraneo.

Tornarono in campo piste e tesi, ognuna con le sue valenze, ognuna con le sue contraddizioni. Molte correnti d'opinione tornarono a immaginare un loro scenario che, a seconda del tipo di ragionamento e di letture fatte negli anni, ricollocava porterei in moto perenne, caccia in volo troppo "curiosi", aviogetti che per un po' provarono a mimetizzarsi quasi in coda al Dc9 che viaggiava in ritardo di due ore, inseguimenti tra ricognitori, esercitazioni segrete e così via. Ma il mosaico appariva così complicato che non lasciava capire quali fossero i tasselli giusti, quali quelli sbagliati, quali quelli ancora da verificare. Naturalmente restava sempre la scena legata a due caccia stranieri che avrebbero sconfinato sulle coste italiane per inseguire un terzo caccia che stava per disertare. Ma come se tutto ciò già non bastasse, ci si metteva di mezzo anche la ricorrente voce che quella sera sul Mediterraneo in viaggio verso Belgrado dovesse esserci Muammar Gheddafi; che all'ultimo momento il leader libico, giunto su Malta, avrebbe fatto dietrofront; che i due caccia, in pattugliamento d'avanguardia, sarebbero stati intercettati e uno, proprio quello che avrebbe cercato riparo sotto la scia del Dc9, anche abbattuto, con il risultato però che un fatale errore nel centrarlo avrebbe coinvolto pure l'aereo di linea.

Quanta realtà e quanta fantasia c'erano in questi cocktail di voci che si inseguivano su quotidiani, settimanali, radio e tv? Impossibile dirlo. L'incalzare di voci e sospetti infatti non cessò mai proprio perchè incominciò a sembrar chiaro che su Ustica s'era ormai creata una specie di omertà internazionale. Insomma, una patata bollente che, appena toccava uno Stato, veniva immediatamente respinta al mittente o deviata altrove. Cosicché anche sulla scatola nera circolarono racconti che arrivavano a testimoniare sino a che punto i passeggeri potrebbero addirittura aver vissuto attimi di terrore e di agonia. "Gua...", sarebbe addirittura stata l'ultima parola del pilota Gatti, troncata nell'attimo in cui al suo secondo stava dicendo "guarda", come se avesse appena avuto la percezione di qualcosa che andava a impattarsi contro l'aereo.

Dagli Stati Uniti rimbalzavano altre indiscrezioni incontrollate sulle ultime voci incise sulla "scatola nera": invocazioni e lamenti si sarebbero prolungati per trenta secondi, troppi, evidentemente provocati dalla decompressione lenta, forse dovuta proprio al fatto che l'esplosione non era avvenuta all'interno, ma provocata dall'impatto di un "oggetto" dall'esterno. Eppure era una serata da favola. Settantasette passeggeri andavano in vacanza o tornavano a casa. I quattro membri dell'equipaggio erano distesi e sereni. "A Raisi nessun ritardo, chiameremo per la discesa", aveva ripetuto il comandante Gatti. Poi il silenzio, radar che non "videro", nastri che sparirono, ufficiali che non seppero, ministri che dimenticarono, commissioni d'inchiesta costrette a lasciare aperti dubbi e quesiti. Disse un deputato che aveva perso il papà nel disastro aereo di Montagnalonga: "Ad abbattere il Dc9 è stato un missile. E se il missile che abbattè il Dc9 malauguratamente dovesse restare ignoto, i casi sono due: o qualcuno ha taciuto, o il nostro sistema di difesa è un colabrodo. La tesi più probabile è la prima: una copertura avvalorata dal tardivo recupero del relitto". Disse il familiare di una delle vittime: "Nessuna ragione al mondo giustifica l'assenza di una verità. Potrebbe essere stato lo sputo di un airone. Lo dicano!".

Ma la verità su Ustica incominciò ad allontanarsi la stessa sera in cui si verificò l'incidente. Un guazzabuglio mortificante per un Paese civile.

**Nel 1997 gli esperti nominati dal giudice Priore ricostruiscono lo scenario di quella sera: il Dc9 si è trovato al centro di una battaglia aerea fra tre caccia italiani, uno americano, uno francese e due Mig libici.**

Quattro generali dell'Aeronautica, accusati di attentato agli organi costituzionali con l'aggravante di alto tradimento: avrebbero cancellato prove e depistato indagini? Cinque ufficiali imputati di falsa testimonianza: avevano riferito cose non vere? Ecco il bilancio giudiziario del "dossier Ustica", animato da 50 perizie d'ufficio coordinate dal 1980 al 1997, 5468 pagine d'ordinanza di richiesta dei nove rinvii a giudizio, 138 richieste di rogatorie riguardanti 20 Stati, altri 76 imputati coinvolti a vario titolo nell'inchiesta. Ma al di là dell'epilogo, al nocciolo solo mistero: ammesso che fu missile, quale bandiera di quale Paese si macchiò del disastro e del fatale errore?

Francesco Cossiga, che quel 27 giugno 1980 era presidente del Consiglio, a chi in questi anni lo incalzava affinché dicesse tutto quello che sapeva sulla strage, non faceva che rilanciare: "Fate chiarezza sui rapporti con la Nato". Insomma, sollecitava lui stesso il governo a chiedere chiarimenti ai Paesi alleati, sollevando così il problema della subalternità dello Stato italiano all'interno dell'Alleanza atlantica, un problema che, secondo Cossiga, "sarà bene chiarire per il passato, ma ancor più per il presente e per il futuro". Messa forse alle strette, la Nato solo nel giugno del 1997 incominciò a non escludere la presenza di una portaerei in attività nel Mediterraneo la sera del disastro. La conferma era in un documento, trasmesso agli italiani direttamente dal quartier generale di Bruxelles il quale, pur non indicando la nazionalità della portaerei, forniva all'autorità giudiziaria una serie di informazioni sui codici militari di identificazione dei caccia in volo lungo la rotta dell'aereo di linea dell'Itavia. Non solo: quella sera un altro volo della stessa compagnia avrebbe rischiato molto. Da alcuni tracciati radar di Poggio Ballone, vicino Grosseto, risultava che un caccia in volo "mascherato" si era rifugiato per alcuni minuti anche sotto un altro aereo civile sulla rotta Bergamo-Roma. Quindi il jet militare avrebbe "danzato" tra i due velivoli.

Purtroppo quell'ammissione della Nato, seppure non portava a tracciare una verità definitiva, avveniva dopo anni di scaricabarile, con gli Usa che snobbavano l'inchiesta, con la Francia che si mostrava infastidita all'insegna del "noi vi abbiamo già detto che non siamo coinvolti", con la gente che in Italia restava divisa in mille spezzoni di sensazioni, tra "possibilisti" sul fatto che prima o poi si sarebbe usciti dal tunnel dell'indifferenza e "non possibilisti", cioè sicuri che alla fine avrebbe vinto il pilatismo. Ma la "novità" (in effetti era già tra le ipotesi ventilate da anni) che nel giugno del 1997 sembrò "agghiacciare" gli italiani emerse dal collegio di esperti nominati dal giudice Rosario Priore affinché esaminassero i tracciati radar disponibili di quella tragica sera. Ebbene, gli esperti avevano depositato una perizia di 700 pagine (e 3000 allegati), elaborata anche sulla base dei codici militari della Nato. Risultato: nel cielo di Ustica ci sarebbe stata una vera e propria battaglia aerea; almeno sette aerei avrebbero volato per un'ora intorno al Dc9 ed erano caccia militari di quattro nazionalità: tre italiani, uno americano, uno francese e due libici. Dunque un'azione di guerra in cielo contro i Mig del colonnello Gheddafi? Ma chi aveva originato l'attacco? Da dove era partito il missile che aveva provocato l'esplosione? Forse dal caccia francese di cui era rimasta una traccia fotografica e che già Demetrio Cogliandro, ex capo del controspionaggio del Sismi, aveva accreditato come possibile ipotesi? Ma allora gli uomini addetti ai radar avevano saputo subito dell'incidente e avevano atteso il da farsi, ma invece di ordini, sarebbe scattata una specie di copertura? Era mai possibile che poche persone avessero deciso in pochi minuti di non spartire il segreto con nessuno?

Sette caccia militari intorno al Dc9 o sulla sua scia erano già tanti, ma le perizie fecero balenare l'ipotesi che potessero essere stati anche undici, persino trenta, alternandosi nel pattugliamento sin dalle prime ore del pomeriggio. E avrebbero addirittura spento i sistemi d'identificazione per non essere riconosciuti. Ci sarebbe dunque stata nei cieli italiani una vera e propria azione di guerra, in barba a tante bugie, dette, ribadite, persino urlate con foga e per anni? E due o tre jet, sempre militari, si sarebbero affiancati e fatti scudo dell'aereo di linea civile, mentre altri due caccia, dopo la terribile esplosione del Dc 9, avrebbero virato e sarebbero scomparsi? Ma attenzione, dopo

l'eplosione, la traccia del Dc9 sul radar, anzichè dissolversi, aveva proseguito e puntato verso la Sicilia. Errore del sistema? No. Chi aveva continuato a volare era uno dei jet clandestini, probabilmente libico, che si era nascosto sotto l'aereo dell'Itavia e che probabilmente era il vero bersaglio dell'operazione. Si trattava forse del Mig tripolino che sarebbe andato a schiantarsi sulla Sila.

Crollo dunque del muro di gomma? Ripartirono all'assalto quanti sostenevano che il disastro era stato invece causato da una bomba ma che ormai erano passati tanti anni da risultare impossibile qualsiasi ricostruzione. Partirono al contrattacco i generali: "Battaglia aerea? Sono tutte fantasie!", "C'è una lobby che lavora per negare la bomba", "Anche gli ufficiali sono vittime di Ustica", "Emergeranno evidenze che porteranno a configurarli più come parti lese che come attori di scenari reconditi", "Quello che i radar militari e anche civili hanno visto sugli schermi e sui tracciati non rivela nella maniera più assoluta un traffico così intenso", eccetera, eccetera. Insomma, erano divise senza macchia, che attraverso strumentalizzazioni sull'opinione pubblica, si era cercato di coprire di fango. E non mancava chi aggiungeva che nell'ipotetico caso in cui si dovesse far cadere qualche colpa sui militari, certo più colpevoli erano quanti si trovavano al governo. Insomma, perizie, imputazioni e rinvii a giudizio sembravano non spostare di una sola virgola l'ormai estenuante braccio di ferro di quasi un ventennio, mentre Aldo Davanzali, ex presidente e socio dell'Itavia chiedeva allo stato 1700 miliardi di risarcimento per i danni patrimoniali e morali subiti dopo la strage di Ustica che, con l'abbattimento del Dc9 e la morte degli 81 occupanti, segnò anche il tracollo della sua compagnia aerea.

Ma in quel giugno 1997 l'inchiesta, con la tesi della "battaglia aerea" imboccò comunque un giro di boa. Importava poi poco se in tempi successivi la tesi avrebbe potuto ancora avere altre varianti. Per esempio, nel settembre del 1999 il quotidiano "Liberazione" dedicava la prima pagina alla testimonianza resa da Mario Ciancarella, ex ufficiale dell'Aviazione, secondo il quale "due F104 decollarono dalla base di Grosseto. Su mandato Usa dovevano abbattere il Dc9 dell'Itavia per far ricadere la responsabilità su Gheddafi e favorire un colpo di Stato in Libia". Insomma, sarebbe stata "un'azione di guerra sporca contro la Libia, fatta dagli italiani per conto di zio Sam". Ma si trattava di un'ipotesi-tesi che non aveva avallo di periti, nè usciva dalle carte di un giudice istruttore. Restando però allo "scenario di guerra", sorgeva spontaneo un quesito, destinato a restare in sospeso chissà ancora per quanto tempo: a meno che non dovessero saltar fuori altre novità clamorose per riprendere in esame l'ipotesi dell'eplosione interna, perchè un'omertà, quasi mondiale, così ostinata? Solo un inconfessabile segreto internazionale? Solo un grande scheletro negli armadi di alcune potenze del pianeta?