

Ustica: e ora spunta la stella di David

Corriere della Sera - 5 febbraio 1994

ROMA - C'è un quinto scenario che può spiegare la strage di 14 anni fa nel cielo di Ustica. E che sul piano delle responsabilità dirette assolve italiani, americani, francesi e libici. Eccolo: ad abbattere il DC9 Itavia in volo tra Bologna e Palermo furono gli israeliani. Per la precisione una squadra mista di cacciabombardieri e intercettori Phantom F 4 e Kfir o A 4, Boeing 707 attrezzati per assistenza radar e con funzioni di guidacaccia e Boeing 707 cisterna per rifornimento in volo. Obiettivo dell'operazione segreta, autorizzata direttamente da Menachem Begin, all'epoca primo ministro di Israele, doveva essere un Airbus 300 cargo dell'Air France con un carico di 12 chili di uranio 235 destinati all'Irak. Ma l'aereo non decollò quella sera da Marsiglia. Nel punto previsto per l'attacco gli israeliani trovarono invece il DC9 civile, casualmente partito con due ore di ritardo. E fu l'errore. La strage. Eccolo il quinto scenario. La ricostruzione della possibile verità sull'affaire Ustica che Claudio Gatti, corrispondente dell'Europeo da New York, ha scritto per Rizzoli assieme alla moglie Gail Hammer. Una ricostruzione che attribuisce a Begin, l'"ebreo combattente" che poi autorizzò il bombardamento della supercentrale nucleare irachena Osirak a Tuwaitha nel 1981, la piena responsabilità per la strage di Ustica. Dietro la doppia decisione di Begin, l'incubo di Saddam e dei suoi ostinati tentativi di costruire segretamente un ordigno nucleare. Secondo Gatti, alla fine degli anni Settanta il regime iracheno era riuscito a chiudere con la Francia un accordo per la consegna di 24 chilogrammi di uranio 235: più di quel che serviva a produrre una bomba come quella di Hiroshima. Un pericolo che Israele non avrebbe mai tollerato. Alla fine del giugno 1980, le opzioni di Begin per fermare il piano di Saddam erano state tutte esplorate con scarso successo. In primo luogo, quella diplomatica. Pressioni sul governo di Parigi erano state esercitate dall'ambasciatore israeliano. Avendo ricevuto niente più che generiche assicurazioni, Gerusalemme decise di chiedere l'intervento di Washington. Così, anche l'ambasciatore americano si mobilitò per cercare di strappare ai francesi un impegno a bloccare il progetto iracheno. Ma senza successo. E dunque, ricostruisce Gatti, a disposizione di Begin non rimase che la possibilità di un intervento diretto. Fu il Mossad a entrare in azione: il 6 aprile 1979, un commando di 6 uomini fece saltare 5 contenitori negli hangar della Cnim (Constructions navales et industrielles de la Mediterranee), nei pressi di Tolone, dove si costruivano i noccioli del reattore destinato a Tuwaitha. Il 13 giugno 1980, un altro commando torturò e poi uccise in una stanza del Meridien di Parigi il fisico egiziano Yaya al Meshad, impiegato nel progetto Osirak. Da Meshad, il Mossad voleva sapere le date di partenza dei due carichi di uranio 235 diretti in Irak. Già fissate per i giorni 25 e 27 di giugno, con partenza da Marsiglia su un cargo di linea Air France A 300: 12 chili il 25 e altrettanti il 27. Una volta ottenuto l'uranio, la costruzione della bomba atomica sarebbe stata per Saddam solo questione di tempo. E di fronte a questa spaventosa eventualità, racconta Gatti, venne per Begin il tempo di ricorrere all'opzione estrema: intercettare e abbattere l'aereo dell'uranio. Ma perchè scegliere proprio il centro del mare Tirreno per una operazione tanto rischiosa? Cioè una zona controllata da radar italiani, francesi e americani (la Sesta Flotta)? La risposta era doppia: perchè sarebbe stato comunque difficile associare l'abbattimento con un intervento da Israele; e perchè, secondo una logica già sperimentata dagli israeliani a Entebbe e altrove, le operazioni al limite del possibile erano in un certo senso quelle che paradossalmente davano i più elevati margini di riuscita e successo. Il 25 giugno 1980, con un imponente spiegamento di polizia, il primo carico parte dall'aeroporto di Marsiglia per l'Irak e arriva a destinazione senza problemi. Ma da settimane i caccia israeliani si allenano a 3.000 miglia per abbattere il secondo cargo con l'uranio, "punzecchiando" la difesa aerea italiana e individuando un corridoio "buio" attraverso il quale arrivare e fuggire senza essere scoperti. Aerei cisterna si allenano a rifornire in volo i caccia nel Canale di Sicilia e un Sig Int radar che sembra un normale jet civile è pronto a posizionarsi tra la Corsica e l'Elba per guidare i caccia sull'obiettivo. E viene la sera del 27 giugno, la sera della strage.

La squadra aerea con la stella di David lascia la base quattro ore prima dell'appuntamento nel cielo del Tirreno: gli ordini impongono il silenzio radio, nulla può fermare il piano. Ma l'imprevisto è in agguato. Infatti, la data del 27 giugno è stata scelta per motivi di sicurezza; in realtà, l'uranio non parte. Parte invece il DC9 Itavia da Bologna, con un ritardo di due ore e 81 persone a bordo. E il resto è racconto, quello di Gatti: un caccia Phantom F 4 insegue e identifica il bersaglio in volo convinto di aver inquadrato l'Airbus, mentre il caccia A 4 o Kfir va e colpisce con un missile aria-aria, forse uno Sparrow. Sulla rotta di disimpegno e fuga, l'A 4 sgancia i due serbatoi supplementari (uno dei quali verrà recuperato vicino ai rottami del DC9) ed è avvistato da un testimone nel cielo della Calabria. La reazione di Begin al fallimento dell'azione è un infarto che lo colpisce il 30 giugno mentre si trova in Parlamento, e segna l'inizio del suo crollo psicofisico, che lo condurrà al ritiro dalla politica e alla morte. Il capo dell'Aeronautica israeliana, Ran Goren, viene costretto alle dimissioni ai primi di luglio e ufficialmente si reca in America per motivi di studio. Ma già il ministro della Difesa Weizman, l'attuale presidente israeliano, si era dimesso dal governo: era forse contrario all'operazione? In quattro anni di lavoro, Gatti ha raccolto una quantità imponente di testimonianze e documenti. Tutto sembra portare verso il quinto scenario ma molte questioni restano irrisolte. Possibile che il Mossad non abbia accertato che il cargo francese non partì da Marsiglia? Possibile che i piloti israeliani, così efficienti e addestrati, abbiano scambiato per un Airbus A 300 un DC9 di sagoma e dimensioni ben differenti? Possibile che nessun sospetto sia mai emerso in tutti questi 14 anni su una responsabilità di Gerusalemme? E possibile infine che i servizi di controspionaggio di USA, Francia e Italia siano rimasti all'oscuro di quanto accaduto? "Pur non avendo trovato la prova inconfutabile che inchioda il colpevole sulla scena del delitto, ero riuscito a individuare e a metter insieme tutti i pezzi del puzzle", scrive Gatti nell'epilogo del libro. Il punto è proprio questo: il puzzle, nonostante gli sforzi, è tutt'altro che completo.

ROMA - Ultime battute del braccio di ferro tra periti sulla doppia ipotesi di lavoro bomba-missile. Entro la fine di marzo il giudice Rosario Priore ha chiesto ai tecnici che il suo predecessore Vittorio Bucarelli aveva nominato, di dire cosa provocò l'esplosione del DC9. Impossibile prevedere quale sarà la risposta, visto che il collegio appare spaccato in due: da una parte i sostenitori della bomba (tutti accodati al britannico Frank Taylor), dall'altra i sostenitori di un'ipotesi mista missile-collisione con un caccia. In mezzo un'inchiesta che è stata prorogata al 31 dicembre '94 ma che difficilmente potrà contare su un nuovo slittamento. Il problema è che sull'ipotesi bomba Taylor non è riuscito a trovare una sola prova. Di fatto impedendo all'altra ipotesi di essere esplorata, sperimentata con altrettanta attenzione. Risultato: uno stallo dei lavori e una presa ufficiale di distanze della delegazione dei periti di parte civile, che non sembrano avere alcuna intenzione di fare da alibi a eventuali incongruenze o peggio omissioni nella conduzione dell'indagine tecnica. Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione dei familiari delle vittime, ha già duramente attaccato l'inerzia di chi da quattro anni vaga attorno all'ipotesi della bomba, senza trovare un solo elemento che ne sostanzi l'esistenza. La parola passa ora alla relazione finale. Poi al magistrato che dovrà trarre le conclusioni.

ROMA - "Tutta questa storia è ridicola. È il prodotto di un'immaginazione troppo fertile. Israele non ha nulla a che vedere con la tragica vicenda di Ustica. Non è la prima volta che qualcuno prova ad addossare a Israele la responsabilità di qualche vicenda irrisolta: sarebbe ora di smetterla con questo deprecabile modo di agire". La reazione di Yeoshua Amishav, il portavoce dell'ambasciata d'Israele a Roma, è molto dura. Le anticipazioni sul libro di Claudio Gatti, che tirano in ballo una possibile responsabilità dell'allora primo ministro Begin e dell'Aeronautica israeliana nella strage di Ustica, vengono respinte con ironia e con sdegno. E tuttavia la pista dell'uranio 235 destinato all'Irak come scenario nel quale collocare l'abbattimento del DC9 Itavia si trova ancora agli atti

della complessa inchiesta condotta dal giudice istruttore Rosario Priore. Il magistrato, assieme ai Pm Roselli e Salvi, ha condotto negli anni passati una lunga e delicata indagine per stabilire se a bordo di uno degli aerei dell'Air Malta in volo la sera del 27 giugno sul Tirreno ci fosse un carico di uranio destinato alla centrale di Tuwaitha e al progetto Osirak. Dunque, per stabilire se uno degli aerei dell'Air Malta (in particolare quello proveniente da Londra) fosse l'obiettivo mancato della strage. La collaborazione delle autorità maltesi è stata completa. A Priore sono state addirittura consegnate le schede di carico del materiale sistemato nella stiva dei due jet. Naturalmente, dell'uranio neanche l'ombra. Così, il fascicolo sull'ipotesi irachena (o israeliana) è finito in fondo al cassetto. Assieme a uno strano telex diretto al Sismi nella prima metà degli anni Ottanta, nel quale il Mossad israeliano chiedeva tutte le informazioni possibili su Ustica. Telex che fu al centro di varie discussioni anche in Commissione stragi, perchè nessuno riusciva a spiegare l'interesse del servizio segreto di un Paese geograficamente lontano e apparentemente non coinvolto nell'abbattimento del DC9 Itavia. Al Mossad, il Sismi si rivolse comunque una volta. Cinque anni fa, quando ai controspionaggi di undici Paesi vennero chieste tutte le notizie eventualmente a loro disposizione su Ustica. La risposta di Israele fu negativa quanto quella degli altri servizi interpellati. Salvo poi scoprire che, almeno nel caso americano, il capo stazione Cia a Roma nel 1980, Duane Clarridge, si era attivamente occupato della strage e che ci sono centinaia di documenti classificati "secret" o "top secret" prodotti dai Dipartimenti e dalle agenzie degli Stati Uniti sulla strage di Ustica e sui suoi risvolti militari e politici. Materiale che non viene consegnato nemmeno facendo ricorso al Freedom of information act o che è parzialmente censurato per "motivi di sicurezza nazionale".

Andrea Purgatori - *Corriere della Sera*