

Ci fu una battaglia aerea nel cielo di Ustica

Corriere della Sera - 18 giugno 1997

ROMA - Scenario di guerra intorno al DC9 dell'Itavia esploso 17 anni fa nel cielo di Ustica. Ecco l'agghiacciante "fotografia" che risulta dal dossier finale consegnato al giudice Priore: 700 pagine di analisi dei dati radar e 3.000 allegati elaborati con l'aiuto della Nato. Lungo tutta la rotta da Bologna a Palermo, l'aereo con 81 persone a bordo fu seguito, controllato, usato da caccia di 4 nazionalità. Uno o forse due Mig libici si nascosero ai radar, all'ombra della sua scia. Tre intercettori i F-104 italiani decollati da Grosseto ne seguirono il volo fino a 20 minuti dall'esplosione e uno di questi lanciò per tre volte il codice d'allarme. Caccia francesi decollati dalla Corsica operarono nel Tirreno prima, durante e dopo la strage. Il radar inquadrò anche il serbatoio supplementare di un caccia Corsair Usa, poi recuperato in mare. Come una fotografia. La fotografia di una strage che poco alla volta si compone in tutti (o quasi) i suoi dettagli. Eccellente lavoro di restauro, si potrebbe dire. Non fosse che per dare un contorno alle ombre nel cielo di Ustica ci sono voluti 17 anni, decine di perizie, 80 militari dell'Aeronautica incriminati e un estenuante braccio di ferro con la Nato. Il risultato, 700 cartelle di analisi su migliaia di dati radar e 3.000 pagine di allegati consegnati lunedì al giudice istruttore Rosario Priore, è agghiacciante. La sera del 27 giugno 1980, il DC9 Itavia volò inconsapevolmente per un'ora all'interno di uno scenario di guerra. Lungo tutta la rotta che lo avrebbe dovuto portare fino a Palermo fu seguito, usato, inseguito da caccia a militari di quattro nazionalità. Alcuni già identificati con certezza (italiani), altri ormai identificabili in base alla provenienza (francesi) o alle tracce lasciate sui radar, in mare, a terra (americani e libici). Ecco dunque cosa mostra e racconta la fotografia di quella notte. Di quella strage con 81 morti che nasconde un terribile pasticcio internazionale. Clandestini - Uno o forse due caccia. Nazionalità presunta: libici. Tra Bologna e Firenze s'infilano nel cono d'ombra del DC9 per nascondersi ai radar. Non è chiaro da dove provengano ma è evidente che sfruttano la rotta del DC9 per dirigersi a Sud. Secondo due rapporti del Sismi del 1980 (successivi alla strage), dopo le manutenzioni effettuate in Jugoslavia i Mig di Gheddafi rientravano in Libia utilizzando abitualmente la copertura di aerei civili per attraversare lo spazio aereo italiano sulle rotte adriatiche, sull'Appennino e sul Tirreno. Codice d'allarme - Dalla base dell'Aeronautica di Grosseto decollano, ufficialmente per un'esercitazione, tre F-104: due intercettori monoposto e un biposto da addestramento, un TF. A bordo di quest'ultimo, invece che un istruttore e un allievo ci sono due fior di capitani piloti istruttori, Mario Naldini e Ivo Nutarelli. La loro missione (la "433") prevede un piano di volo Grosseto-Grosseto via Firenze, Bologna, Villafranca. Alla cloche degli altri due F-104, dicono i registri della base, due tenenti: Bergamini e Moretti. Il radar individua le tre tracce sulla scia del DC9 all'altezza di Firenze, quindi segue il biposto e uno dei due monoposto in avvicinamento a Grosseto quando mancano 20 minuti alle 9 di sera, l'ora della strage. E qui, il mistero. Il biposto di Nutarelli e Naldini, poco prima di rientrare segnala a terra il codice di allarme "cliccando" con la radio e poi virando tre volte consecutive "a triangolo". Su questo gli esperti della Nato non hanno avuto il minimo dubbio. Ma il radar non spiega il perché del codice d'allarme. Una ipotesi: i tre F-104 hanno inquadrato i due clandestini nascosti all'ombra del DC9 e segnalano l'emergenza a terra. Secondo il radar, uno dei due monoposto non rientra alla base: va all'inseguimento? Francesi - Negano di avere utilizzato la base di Solenzara (Corsica) dopo le 5 di sera. Ma il radar li smentisce. Caccia e aerei radar risultano in operazione tra la Corsica e l'Elba e probabilmente (la Nato non ha fornito il manuale di identificazione dei codici di molte tracce) nel Basso Tirreno ben oltre le 21, cioè durante e dopo la strage. Appartiene proprio a un caccia francese la traccia "fotografata" in manovra d'attacco contro il DC9, nel cielo di Ustica? Americani - Anche US Navy e US Air Force negano di avere operato al momento della strage. Ma una doppia prova sembra rivelare il contrario. La traccia di quello che sembrava un frammento del DC9 viene seguita perfettamente dal radar fino al punto di caduta in mare. Ma al momento del recupero, invece di un pezzo dell'aereo italiano

viene a galla un serbatoio supplementare costruito negli Stati Uniti e abitualmente montato sotto le ali dei Corsair, i caccia imbarcati sulle portaerei della US Navy. Alla richiesta di chiarimenti sulla provenienza del serbatoio (si sganciano solo in caso di emergenza), le autorità militari americane replicano che la scheda del serbatoio non è disponibile. Sparita, distrutta. Il fuggitivo - Dopo l'esplosione, la traccia del DC9 sul radar non si dissolve. Prosegue. E punta verso la Sicilia. Errore del sistema? No. Chi continua a volare è uno dei due clandestini che si nascondevano sotto il DC9, probabilmente il vero bersaglio dell'azione di guerra. E' il Mig libico che va a schiantarsi sulla Sila? Per arrivare a questi risultati (sono solo le prime indiscrezioni, c'è molto di più), Enzo Dalle Mese (docente a Pisa), Roberto Tiberio (docente a Siena) e Franco Canali (colonnello dell'Aeronautica militare) hanno dovuto ottenere il nullaosta di sicurezza massimo richiesto dalla Nato ed effettuare sei lunghe trasferte a Bruxelles. Ma con tutte le riserve, i freni e gli ostacoli, qualcosa di davvero importante sono riusciti a tirare fuori. Adesso la parola spetta al magistrato. I termini dell'inchiesta, a meno di una nuova proroga, scadono a fine mese. Ma per chiedere conto ad alleati e non alleati di responsabilità, coperture e silenzi, c'è sempre tempo. Se il Governo lo vuole.

Andrea Purgatori - *Corriere della Sera*