

Giovedì 7 aprile 1988

CORRIERE DELLA SERA

Si inasprisce lo scontro giudiziario per la strage del DC9

Dopo otto anni è lotta per Ustica Ora si cerca un pezzo di missile

Secondo gli esperti, in fondo al mare ce ne sarebbe un troncone - Pesanti sospetti sui francesi che smentiscono - «C'è qualcuno che lavora per insabbiare» - Ennesimo appello a Cossiga

ROMA — «C'è qualcuno che lavora per insabbiare e noi lavoriamo per impedirglielo». La frase di Daria Bonfietti anticipa appena lo scontro giudiziario (e politico) che la strage del DC/9 di Ustica propone al traguardo degli otto anni d'inchiesta. Daria Bonfietti ha perso un fratello, su quell'aereo. Si è costituita parte civile, ha atteso con pazienza che un magistrato fosse capace di raccontarle la verità. Non c'è ancora riuscita. Oggi presiede l'Associazione parenti delle vittime. Ottantuno famiglie alla ricerca di un responsabile e di un perché. Dal 27 giugno 1980.

Lo scontro giudiziario si profila all'orizzonte della Procura romana. Dove il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha giocato le carte residue sullo scampolo di caccia al relitto che gli specialisti marsigliesi dell'Ifremer stanno concludendo nei fondali tra Ustica e Ponza.

Bucarelli vuole il «flight data recorder» (la scatola nera che registra i parametri di volo), vuole ogni rottame possibile della coda del DC 9. Ma vorrebbe anche lo spezzone terminale del missile che avrebbe abbattuto il bireattore Itavia.

Dicono gli esperti che ne dovrebbe essere rimasto un troncone lungo almeno un metro. Nonostante impatto ed esplosione. Ad esempio il Matra R530, montato nel 1980 dal Crusader della portaerei Clemenceau, è lungo tre metri e 28 centimetri. Ha un diametro di 28 centimetri, un peso di 195 chilogrammi e una carica di 27. Colpisce in un raggio di 18 chilometri ma non si disintegra completamente e una parte può essere ripescata.

I francesi smentiscono ogni coinvolgimento e dunque ogni possibilità che un pezzo di Matra R530 sia finito nel mare di Ustica. Ma certo, con il missile sul tavolo del magistrato, le responsabilità della strage sarebbero più nette. Firmate senza appello.

Tuttavia la grande caccia

ordinata dal giudice Bucarelli non basta più a giustificare otto anni di silenzio. La Cgil sta per formalizzare la costituzione di parte civile del sindacato. E ricorrerà alla Corte europea per i diritti dell'uomo contro la lentezza di questo processo. Alfredo Galasso, uno dei legali dei familiari, dice: «Si tratta di un ritardo inammissibile, che non ha riscontro con nessun altro disastro aereo nel mondo». E aggiunge: «Esiste un responsabile civile, lo Stato, cui va addebitata la mancanza di una garanzia per la sicurezza del volo. Qualunque cosa sia accaduta lassù».

E al Senato è stata già proposta (da Giolitti e Lipari) la costituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul disastro di Ustica. Per scavalcare «l'inerzia dell'esecutivo, ormai inescusabile» e portare alla luce «le ragioni che hanno indotto fin qui organi di rilievo istituzionale a celare fatti e quindi a coprire responsabilità».

La linea è quella indicata dal capo dello Stato nel suo intervento dell'agosto 1986, quando definì la situazione intollerabile che il silenzio delle autorità responsabili crea nell'opinione pubblica.

A Francesco Cossiga telefonerà in queste ore il presidente del Comitato per la verità su Ustica, Paolo Bonifacio. E gli chiederà un appuntamento per lunedì 27 giugno, al Quirinale. All'appuntamento, Bonifacio andrà con i membri del Comitato (rappresentano tutti i partiti), una delegazione di familiari e legali.

Se sarà necessario, Cossiga verrà nuovamente sollecitato ad intervenire. Oppure non ce ne sarà più bisogno: se le ricerche di Bucarelli e il suo silenzio si chiuderanno positivamente. Se, insomma, in questi tre mesi la verità di otto anni emergerà dai fondali di Ustica o dalle carte accumulate nella Procura della Repubblica di Roma.

Andrea Turgatori

Venerdì 12 maggio 1988
CORRIERE DELLA SERA

Il presidente della Repubblica ha confermato il suo incontro del 27 giugno con il Comitato per la verità sugli 81 morti

Giallo di Ustica, interviene Cossiga

La procura della Repubblica di Marsala vuole dall'Aeronautica militare i nomi di tutti gli operatori in servizio quella sera di otto anni fa. Chiesta alla Rai dai magistrati la registrazione della trasmissione «Telefono giallo» durante la quale un anonimo disse: «So la verità»

ROMA — Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli non parla e non parlerà fino ad inchiesta conclusa. Chiede tempo per mettere insieme le perizie sui resti del Dc9 esploso nel cielo di Ustica e tutti gli altri elementi a disposizione. Ma dovrà affrontare un'estate difficile, visto che già i legali di parte civile annunciano contro di lui ricorsi presso gli organi di controllo sull'operato della magistratura. Perché, affermano i legali (Galasso, Ferrucci, Mazzacupa), Bucarelli li tiene all'oscuro di ogni mossa e gelosamente conserva nel cassetto le carte già accumulate in quattro anni di lavoro. E non è tutto.

Ci sono novità sul fronte politico, su quello giudiziario (ma la procura è quella di Marsala), sul fronte di una pubblica opinione che da otto anni pretende una risposta a interrogativi, ipotesi e contraddizioni, possibili coperture e deplastaggi, segreti veri o falsi che si nascondono dietro la strage del 27 giugno 1980 (ottantuno i morti). Vediamo:

Quirinale — Il presidente Cossiga ha confermato ieri l'appuntamento del prossimo 27 giugno con i componenti del Comitato per la verità su Ustica (Bonifacio, Giolitti, Scoppola, Ingraò, Ferrarotti, Ossicini, Rodotà) e con familiari e legali delle vittime. A Cossiga, il Comitato produrrà una sorta di memoria sullo stato delle indagini, sulle lentezze e le inefficienze che ancora non consentono di spiegare la strage.

Negli ambienti del Quirinale si sottolinea che, dopo l'appello per la verità dell'estate 1986, il capo dello Stato ha continuato a seguire con grande attenzione gli sviluppi della vicenda ed è stato informato dal Governo su ogni novità ed ogni necessità operativa. Cossiga conferma dunque il suo profondo costante interesse per la vicenda.

«Telefono giallo» — La procura della Repubblica di

Marsala ha ufficialmente richiesto all'Aeronautica militare i nominativi di tutti gli operatori (ufficiali, sottufficiali, avieri) presenti nel centro radar la sera del 27 giugno 1980. Ha anche chiesto alla Rai di poter acquisire agli atti la registrazione della trasmissione condotta da Corrado Augias e andata in onda venerdì scorso su Rai Tre.

Durante la diretta televisiva (quattro ore) sul giallo Ustica, ci fu una telefonata anonima. Eccola: «E' tutta la sera che guardo questa trasmissione. Basta, non ce la faccio più. Ho telefonato perché voi volete scoprire la verità e io la so. La conosco ma non posso dirlo. La verità purtroppo è questa: quel giorno i nostri superiori, i marescialli, ci avevano dato ordine di tacere. Ci avevano imposto il silenzio. Quello che era accaduto nel cielo di Ustica non ci riguardava. Dovevamo dimenticare e basta».

Per identificare l'anonimo aviare, il procuratore capo Paolo Borsellino ha incaricato il sostituto Giuseppe Salvo e il maresciallo dei carabinieri Carmelo Canale di svolgere ogni possibile accertamento. Verranno certo messe a confronto le voci degli operatori con la registrazione televisiva. Anche se già sembra che da parte delle strutture militari ci sia qualche resistenza a collaborare.

«Non vogliamo entrare nel merito dell'inchiesta in corso a Roma — ha detto il procuratore Salvo — ma una testimonianza di quel genere non poteva passare inosservata e lasciarci indifferenti».

Anche Corrado Augias ha commentato l'iniziativa della procura di Marsala. Lunedì, il giornalista era stato dal giudice istruttore Bucarelli e lo aveva informato della telefonata. «Bucarelli mi ha detto di non aver visto il programma e di non aver letto le reazioni alla puntata di «Telefono giallo». Mi auguro si sia trattato di una battuta perché il compito di un giornalista finisce nel momento in cui l'eventuale confessio-

ne è stata stimolata. Ma è proprio allora che comincia invece il dovere d'indagine di un magistrato».

Parlamento — In attesa che il presidente del Senato nomini la Commissione monocratica d'inchiesta sul disastro di Ustica, ci sono state ieri altre prese di posizione sulla vicenda. Antonio Testa, presidente della Commissione Trasporti della Camera, ha dichiarato ieri che «i misteri di Ustica o il giallo dell'Atr 42 probabilmente non ci sarebbero stati, in condizioni di sicurezza perfette, e certamente non debbono ripetersi».

Umberto Cappuzzo, senatore dc ed ex capo di stato maggiore dell'Esercito, ha affermato: «Tenderei ad escludere coperture militari su questa vicenda. Tuttavia, io credo alla trasparenza. Meglio raccontare subito qualcosa di spiacevole piuttosto che nascondere una inefficienza o un errore. Alla lunga, la verità è l'unica che paga e garantisce un corretto rapporto tra istituzioni militari e opinione pubblica».

Andrea Purgatori

Ustica, caso Moro, camorra eccetera

LA CULTURA DEL SOSPETTO

di GIULIANO ZINCONI

Orribili rivelazioni, supplementi di indagini, confessioni di pentiti, strazianti insinuazioni, supposizioni e lettere anonime precipitano ogni giorno nella clessidra dei *mass-media*. E lì rimangono, senza produrre risultati. Poi un altro *scoop* rivoltava la clessidra, e si ricomincia: passa la polvere delle notizie esclusive, passa il tempo, e le chiavi dei misteri nazionali restano nascoste. Si parla, ancora, della tragedia di Ustica, e si ripete che quell'aereo fu abbattuto da un missile o da un caccia straniero. Forse. Si parla, ancora, dell'assassinio di Moro, e nuove testimonianze confortano le tesi di chi ritiene che i servizi segreti abbiano manovrato quell'esecuzione. Forse. E forse il campionato di calcio non è stato del tutto regolare, e forse c'è qualcosa di giallo, dietro la morte del giornalista Siani, ammazzato (a quanto pare) dalla Camorra.

Forse, dietro, a quanto pare. Chi s'appassiona a questi (presunti) colpi di scena è convinto che nulla sia semplice, e che alle spalle di qualsiasi crimine pubblico esista un complotto manovrato dalla Cia, dal Kgb o (secondo i più aggiornati) dal Mossad israeliano. Queste *élites* smalziate ritengono che l'Italia sia la patria dei misteri irrisolti e dei cronici insabbiamenti.

Il mistero, per la verità, non è un monopolio italiano. Gli americani non conoscono ancora i mandanti dell'assassinio di Kennedy (accompagnato da una lunga serie di esecuzioni politiche), né conoscono la (presunta) centrale che commissionò raffiche di proiettili contro chiunque si mostrasse poco ortodosso: contro il moderato Martin Luther King, contro l'estremista Malcolm X, contro il populista (di destra) Wallace.

I tedeschi, ufficialmente, non sanno come sono andate le cose nel carcere di Stammheim, dove sono stati suicidati i capi del gruppo Baader-Meinhof. I francesi ricordano

che il ministro del Lavoro Robert Boulin è morto (annegato?) nel novembre del 1979, ma pochi credono alla versione dei giudici, secondo i quali il poveretto s'è ammazzato. Perfino i sereni svedesi non riescono a sapere perché e da chi sia stato assassinato Olof Palme, statista amatissimo e carismatico.

L'Italia non è l'unica patria dei misteri e dei veleni, ma questo non può consolarci. Perché, in compenso, siamo certi che l'Italia è la patria della cultura del sospetto. Noi non ci fidiamo, noi guardiamo dietro. Quando un Grande Processo emette assoluzioni, i giornali producono titoli ironici («Nessuno è colpevole»), sottintendendo che il verdetto è una truffa. Inconcepibile, per molti, è anche l'esito del duello Napoli-Milan: avrà contato di più la Camorra, il totonero, o la strapotenza di Berlusconi? E per i guai nazionali, chi scegliamo, come artefice unico e capro espiatorio? Il vecchio Fascio, Licio Gelli o la Classe Politica?

La cultura del sospetto, in realtà, è in gran parte nutrita dai comportamenti dei partiti, obbligati a convivere in governi di coalizione, e (dunque) a farsi la concorrenza non tanto sui programmi (il che spaccerebbe la coalizione), quanto sul piano della moralità e dei reciproci insulti. Quando Craxi risponde a un attacco dell'alleato La Malfa dandogli dell'imbecille, il gioco è pesante, ma chiaro. Molto più frequente è la lotta sotterranea, a colpi di *dossier* e calunnie. Così l'opinione pubblica arriva a ritenere che tutta la politica sia fango e complotto.

Così, a poco a poco, crescono gli spazi per i gruppi nequalunquisti e neocorporativi: per il partito dei Pensionati e per la Liga Veneta, per i Cobas e per la Lega Lombarda, per le Femmine contro i Maschi, per i Cacciatori contro gli Animalisti. Questi sono i risultati patetici della cultura del sospetto.

Dobbiamo rinunciare a sospettare, cioè a dubitare delle verità ufficiali, e a denunciare i loro (eventuali) inganni? No, certo. Perché è proprio vero che esistono le truffe di molti poteri sull'aereo di Ustica, e troppi silenzi sul caso Moro, e troppo fumo indulgente sugli esattori di partito. Il problema non consiste nell'eliminare la giusta vigilanza, ma nell'abbandonare l'atteggiamento furbesco e cinico secondo il quale siamo condannati a non sapere niente, a non credere a niente: secondo il quale tutto è mistero, tutto è manovrato, tutto è sullo stesso piano, dalla partita di calcio alla strage di Bologna. No. Se tutto è sospetto, niente è davvero sospetto: se tutto produce indignazioni fasulle, niente produce indignazioni vere.

Noi giornalisti, spesso, mettiamo nello stesso sacco problemi frivoli e tragedie autentiche: la minigonna e l'eutanasia, il *weekend* e la fame in Etiopia. E ci sentiamo coraggiosi quando, senza prove e senza studio, decidiamo di denunciare scandali a getto continuo. Così rischiamo di suscitare nel lettore il complesso di Pierino e il Lupo: se lo scandalo è cronico, nessuno si scandalizza, e quando lo scandalo è autentico, nessuno si mobilita. Così, senza saperlo (forse) facciamo il gioco di chi vuol conservare i propri privilegi e la propria impunità nell'imbroglione. Se tutti (dal calciatore Bagni al ministro Gava) sono al disotto di ogni sospetto, è come se tutti fossero al disopra di ogni sospetto. Chi ha più potere rimane al suo posto e (se vuole) ringrazia.

Venerdì 3 giugno 1988

Zanone vuole tutta la verità ma si scopre che manca un elenco di preziosi testimoni

Ustica: spariti altri documenti

E' scomparso l'originale dell'ordine di servizio coi nomi degli operatori del centro radar nella sera della tragedia Indagini difficili per la procura di Marsala - Il ministro della Difesa ordina al Sismi e all'Aeronautica: «Basta coi segreti, fuori i fascicoli» - Ai giudici siciliani si è presentato un «superteste» che ha fornito interessanti particolari

ROMA — Il ministro della Difesa ha ordinato al Sismi di vuotare i cassetti, alla ricerca del fascicolo sulla strage di Ustica. Entro una settimana, Valerio Zanone ha promesso di rispondere con «dati certi» ai pesanti interrogativi sulle possibili coperture che da otto anni impediscono di raccontare la verità sull'esplosione del DC/9 Itavia. Da Marsala si è appreso che la magistratura è in possesso di una testimonianza inedita e interessante. Si tratta di una persona (la sua identità è rigorosamente tenuta segreta) che spontaneamente si è presentata ai giudici.

Dunque, alla lettera del sottosegretario liberale Stefano De Luca sulla «vergognosa menzogna di Stato», il ministro liberale Zanone vuole replicare con una indagine a tutto campo. Non solo al Sismi ma anche all'Aeronautica militare sarebbero già state date istruzioni per raccogliere informazioni, rap-

porti, relazioni sul «caso Ustica». Ai suoi collaboratori Zanone ha spiegato di essere deciso a procedere nella «trasparenza»: nessun segreto, perché non farebbe parte del suo costume politico; corretto rapporto con la magistratura nella trasmissione degli elementi in possesso della Difesa ma anche costante contatto con la presidenza del Consiglio; pubblicazione dei «dati più significativi».

Il problema, si osserva negli ambienti della Difesa, è di accertare se e quando è stato posto il segreto militare sul «caso Ustica». Spetterà comunque al ministro decidere se mantenere una linea di riservatezza su eventuali informative dei servizi segreti (Sismi) o dell'Aeronautica militare. Di certo si è appreso che la magistratura di Marsala ha incontrato alcuni ostacoli nella verifica del numero e dell'identità de-

gli operatori che erano in esercitazione presso il centro radar della Difesa aerea territoriale la sera del 27 giugno 1980, cioè quando il DC/9 Itavia era in volo nel cielo di Ustica e al momento dell'esplosione.

Da un mese la Procura di Marsala è sulle tracce dell'anonimo aviere che dichiarò di aver ricevuto l'ordine del silenzio su quanto aveva visto al momento dell'esplosione («Telefono giallo» del 6 maggio scorso).

Nel corso di questa indagine i giudici siciliani avrebbero scoperto che è sparito l'ordine di servizio originale dell'esercitazione di quella notte di giugno di otto anni fa. La lista fornita dall'Aeronautica militare sarebbe dunque impossibile da confrontare e verificare. E comunque due

dei sedici tra avieri, sottufficiali e ufficiali identificati non sarebbero mai stati ascoltati dalla magistratura romana. Ce ne sono altri?

Tra difficoltà di vario genere, i giudici siciliani dovrebbero chiudere gli interrogatori giovedì prossimo. Non è da escludere che sulle «resistenze» opposte dal comando della Difesa aerea di Marsala, la Procura intenda dilungarsi nella relazione conclusiva da trasmettere all'Ufficio istruzione di Roma (competente per l'inchiesta sul DC/9). Ma c'è adesso la novità del testimone che spontaneamente si è presentato ai giudici siciliani. Per il momento le sue dichiarazioni non sono state incluse nell'indagine sul centro radar. Ma la deposizione viene definita inte-

ressante e potrebbe portare all'apertura di un nuovo segmento d'indagine.

Da Napoli il professor Massimo Blasi ha ieri smentito le «indiscrezioni» pubblicate dal «Corriere della Sera» sulle evidenze del primo esame visivo dei rottami del DC/9. «Non è stato trovato nessuno squarcio che possa essere stato provocato da un missile», ha dichiarato il perito nominato dal giudice Bucarelli. Ma nonostante la smentita, le «indiscrezioni» continuano a filtrare. E' grazie a queste «indiscrezioni» che otto anni fa questa strage non è stata archiviata come «incidente tecnico» e adesso i periti possono esaminare un relitto che altrimenti sarebbe per sempre rimasto in fondo al Tirreno.

Andrea Purgatori

L'opinione di Cesare Plantulli Lambert, comandante dell'Ati ed ex pilota dell'aereo abbattuto, che ha già cominciato l'esame dei resti del velivolo

Ustica: volevano abbattere un Mig, colpirono il DC9

Questa la causa più probabile della tragedia di otto anni fa secondo un perito di parte civile

ROMA — «Sono vent'anni che volo sul DC 9. Ho pilotato anche quello esploso nel cielo di Ustica, l'ultima volta è stato proprio il mio orologio prima dell'incidente. Io sono stato anche in Aeronautica militare, dove ho svolto compiti di guida caccia. Ecco perché non posso vedere che nessun centro della Difesa aerea abbia registrato la dinamica del disastro. E perché di fronte alle tracce radar disponibili mi sembra che resti in piedi l'unica verosimile ipotesi: cioè per abbattere un caccia intruso, magari il Mig 23 poi precipitato sulla costa, sia stato colpito per errore il DC 9 con 81 persone a bordo».

Cesare Plantulli Lambert oggi un comandante delimiti. Da ieri mattina è anche il perito di parte civile. Esaminerà tutti i resti del DC 9 recuperati in mare. Ma otto anni fa era uno dei piloti dell'Aviazione. Ha deciso di parlare solo perché lo hanno sorpreso alcuni articoli di «esperti» con spiegazioni tecniche sull'incidente di Ustica che puntano a disculpare la nostra Aeronautica ma soprattutto a dimostrare che l'ipotesi del missile è pura fantasia: «Articoli che suscitano molte perplessità e possono disorientare — dice —, articoli che deformano la realtà del traffico aereo e la valutazione della lettura delle tracce radar. Ed esprimono errate considerazioni sul controllo della difesa aerea in riferimento a sistemi e tattiche di intercettazione».

— È stato detto che nello spazio aereo internazionale, chiunque è libero di attraversare la rotta di un velivolo civile senza alcuna autorizzazione.

«Assolutamente no. Qualsiasi velivolo civile percorra una aerovia, che è soggetta a controllo radar o procedurale, deve essere garantito dal pericolo di collisione

con aerei militari. Per questo motivo ogni ente per il controllo del traffico aereo ha un posto di coordinamento con gli enti della Difesa aerea, cioè con i radar militari. La conferma sta nel fatto che, in presenza di esercitazioni militari che vanno ad interferire con aeree normalmente utilizzate da aerei civili, si provvede a vietare il traffico con appositi avvisi: i notam. Se così non fosse, i velivoli civili non potrebbero mai avere la garanzia di una sicura navigazione».

— Le uniche tracce radar disponibili sono quelle del radar di Ciampino. Ma qualcuno afferma che si tratta di tracce discutibili, perché al momento dell'incidente il DC 9 era fuori della portata di quel radar.

«Il controllo positivo del radar di Ciampino aveva una portata di 120 miglia nautiche. Ma la portata effettiva superava le 150 miglia. Considerando che la

velocità di traslazione di un DC 9 è generalmente compresa tra le 7 e le 8 miglia al minuto, si può dedurre che al momento del disastro l'aeromobile fosse ancora visibile sullo schermo. Sia come segnale passivo, cioè presente sul video; sia come segnale attivo, cioè come traccia ritrasmessa dal transponder di bordo. Il problema è questo: se l'eco del DC 9 era ancora visibile nello schermo radar al momento dell'esplosione, possibile che non siano state notate altre tracce in rotta di collisione?».

— Lo ha confermato alla magistratura il National Transportation Safety Board americano: c'erano altre tracce oltre a quella del DC 9.

«Allora, visto che anche dopo l'esplosione sono stati riscontrati una serie di echi radar con differenti velocità, abbiamo la dimostrazione della presenza di un "intruso" che si muoveva da

ovest verso est a velocità molto superiore a quella dei rottami dell'aeroplano».

— Dai centri della Difesa aerea di Licola e Marsala non è venuto alcun aiuto. Ufficialmente, uno non ha visto, mentre l'altro era impegnato in una esercitazione.

«Il sistema della Difesa aerea territoriale controlla e registra ogni tipo di traffico civile o militare senza soluzione di continuità, discriminando perfettamente i civili dai militari nonché eventuali tracce sconosciute. La rete della Difesa aerea è strutturata in maniera ridondante, per scongiurare ogni possibile penetrazione di "intrusi" anche in caso di temporanea inattività di uno dei radar del sistema. È da escludere il mancato avvistamento e la registrazione di tutta la dinamica del disastro solo per la dichiarata inefficienza del radar di Marsala».

— È stata fatta l'ipotesi

del Mig 23 libico, inseguito da aerei alleati: per abbattere il caccia di Gheddafi, sarebbe stato lanciato il missile che ha invece colpito il DC 9.

«È un'ipotesi molto verosimile. Quella sera c'erano intense esercitazioni militari in corso e tutti i piloti erano stati informati di questo, attraverso i notam. È possibile che l'intruso sia stato individuato e conseguentemente intercettato da uno dei molteplici velivoli presenti in zona, con l'intenzione di abbatterlo. Quanto all'errore di bersaglio ci sono almeno due validi motivi che lo spiegherebbero: le tracce radar del DC 9 non erano le uniche, ma erano associate a tracce sconosciute presenti anche prima dell'esplosione; il Mig avrebbe potuto attraversare la traiettoria del DC 9 casualmente o deliberatamente, determinando così la deviazione del missile contro l'aereo civile».

Cesare Plantulli Lambert nel pomeriggio si trovava già a Napoli dove, in un hangar dell'aeroporto di Capodichino, sono stati sistemati tutti i rottami del DC 9. Il lavoro di Plantulli comincerà con l'esame del relitto (circa l'ottanta per cento del bireattore è stato recuperato in due mesi di lavoro a 3.500 metri di profondità al largo di Ustica). Successivamente, il comandante dovrà presentare una relazione che costituirà la base di discussione dei legali di parte civile in sede di dibattimento.

Da quanto si è appreso ieri a Palazzo di Giustizia, i periti nominati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli dovrebbero concludere il loro lavoro entro la fine di settembre. Ci vorrà un autotreno per trasportare a Roma tutte le carte accumulate in quattro anni di esami e analisi nel capoluogo campano.

Andrea Purgatori

De Mita dovrà rispondere in tempi stretti e Zanone sarà sentito dal Parlamento

Ultimatum al governo su Ustica

Il giudice vuol sapere se c'è o no il segreto di Stato

ROMA — Il «Dossier Ustica» è sulla scrivania del presidente del Consiglio. Dall'Ufficio istruzione della Procura romana è stata recapitata a Palazzo Chigi una lettera del giudice Vittorio Bucarelli. Il magistrato chiede: a) di sapere se e quali informazioni sull'esplosione del DC/9 Itavia ancora risultino vincolate al «segreto di Stato»; b) che gli vengano trasmesse tutte le carte disponibili. La presidenza del Consiglio ha confermato di aver ricevuto la richiesta del giudice. De Mita risponderà al magistrato dopo aver esaminato le relazioni dei ministri della Difesa e dei Trasporti.

È proprio sul «segreto di Stato» che si gioca l'ultima e decisiva battaglia per la verità. Bucarelli ha lasciato capire che entro ottobre l'inchiesta sarà conclusa. Il collegio dei periti procede nel lavoro di ispezione del relitto e nelle analisi chimico-fisiche.

«Il segreto di Stato è uno dei punti dell'indagine», ha detto ieri il magistrato. E da alcune indiscrezioni sembra che alcuni testimoni (si tratterebbe di ufficiali) abbiano mostrato nel corso dei colloqui con il giudice resistenze o vere e proprie reticenze a collaborare nell'indagine.

Mercoledì prossimo, il Comitato parlamentare per i servizi di informazione e sicurezza e per il segreto di Stato ascolterà Valerio Zanone, ministro della Difesa. Il presidente del Comitato (Mario Segni, democristiano) ha chiesto a Zanone che sulla tragedia di Ustica «sia prioritariamente informato il Comitato che è l'Organo parlamentare istituito per conoscere e controllare l'intera materia». La decisione è stata presa, informa un comunicato, anche in presenza di «quesiti su questioni di sicurezza nazionale e su notizie fornite dai servizi di informazione».

C'è ormai la precisa sensazione che l'enigma del «segreto di Stato» nasconda un

grosso pasticcio politico e militare. Ma c'è anche la sensazione che sia ormai impossibile allontanare il giorno della verità. Il nervosismo degli ambienti militari si sovrappone a quello di chi, nel 1980, ricopriva incarichi di governo. Quella che il sottosegretario liberale De Luca ha definito «vergognosa menzogna di Stato», rischia di trasformarsi nel pericoloso boomerang capace di colpire generali e ministri in qualche modo coinvolti nella tragedia di un aereo civile, esploso con 81 persone a bordo.

Giovedì, il presidente della Repubblica ha già fissato l'appuntamento con i familiari delle vittime del disastro. Al Quirinale, si recherà

una delegazione composta anche dai legali di parte civile e dai membri del Comitato per la verità su Ustica (Paolo Bonifacio è il presidente). Proprio Cossiga lanciò nel 1986 un appello alla trasparenza su questa vicenda dai troppi misteri. A giudicare dall'ultima mossa del magistrato, sembra che nemmeno l'iniziativa del capo dello Stato sia riuscita a scalfire il muro di silenzio che da otto anni impedisce di raccontare come stanno i fatti.

Ma c'è qualcosa che si muove, nonostante tutto. Lo si è visto ieri, quando l'incontro tra familiari delle vittime e magistrato ha per la prima volta registrato una sorprendente riconciliazione. Sorprendente perché sul

giudice erano piovute critiche pesanti, accuse di lentezza e incompletezza nel lavoro d'indagine. Ieri, invece, qualche sorriso e la convinzione che nulla rimarrà inteso.

«Oggi siamo meno pessimisti — ha detto Daria Bonfietti a nome dei familiari delle vittime —. In passato forze occulte hanno lavorato contro la verità ma ora noi pensiamo che la magistratura può anche stare dalla parte dei cittadini».

Nuvole cariche di sospetti si concentrano sulla base della Difesa aerea di Marsala, dove sembra confermata la sparizione dell'ordine di servizio originale della sera del 27 giugno 1980. Quello di Marsala è il centro radar in cui ufficialmente nessuno vide sugli schermi la tragedia del DC/9.

Anche su questo punto il giudice istruttore romano intende andare a fondo. E gli avvocati di parte civile, Ferrucci e Galasso, hanno ieri affermato che «nonostante il condizionamento imposto all'indagine dalla ragion di Stato, sarà importante alla fine stabilire a chi attribuire responsabilità di natura politica, giudiziaria, militare e amministrativa».

Andrea Purgatori

Altro articolo a pag. 9

Venerdì 17 giugno 1988
CORRIERE DELLA SERA

Ustica: basta con le bugie di Stato

Il ministro della Difesa riferisce sui segreti del DC 9 abbattuto

ROMA — Reticenze eccellenti e segreti di Stato: sul «caso Ustica» oggi risponde il ministro della Difesa. L'appuntamento fissato dal Comitato parlamentare per i servizi di sicurezza è alle dieci di questa mattina. Valerio Zanone entrerà a San Macuto con il fascicolo che i generali gli hanno preparato in tre settimane di indagini a caccia di novità sull'esplosione del DC-9 Itavia. E quasi certamente per spiegare che il segreto non c'è ma le novità nemmeno. In perfetta coerenza con la linea che i vertici militari seguono dalla sera del 27 giugno 1980.

Le novità sono nel cassetto del magistrato, nell'hangar di Capodichino, nella disponibilità di qualche inedito testimone, nei pasticci del centro radar di Marsala. Ma l'indagine di Zanone resta pur sempre un passaggio determinante di

questa storia dai troppi misteri. Determinante perché entro ottobre sarà possibile confrontare le carte dei generali con le prove raccolte dal giudice istruttore. Dunque, confrontare l'ipotesi di una Difesa aerea che non ha visto con quella di un missile che avrebbe centrato il muso del DC-9.

Forse il ministro della Difesa si riserverà la carta del dubbio. La stessa che Giuliano Amato (oggi ministro, ieri sottosegretario nel governo Craxi) ha giocato qualche giorno fa, parlando di «reticenze da scoprire». Insieme a Zanone ci sarà l'ammiraglio Martini, responsabile del Sismi che è il servizio di informazione e controspionaggio militare. La relazione di Zanone al Comitato diventerà comunque una risposta formale alla presidenza del Consiglio, che dovrà spiegare al giudice Bucarelli se e dove esiste

il segreto di Stato nel «dossier Ustica».

Ed ecco su quali elementi lavora in queste ore il giudice istruttore della Procura romana.

Marsala - L'ordine di servizio originale con i nomi degli operatori presenti nel centro radar la sera del 27 giugno 1980 è ufficialmente smarrito. Mancano anche otto minuti di registrazione a partire da quattro minuti dopo l'esplosione del DC-9. Troppe incongruenze e troppe giustificazioni per spiegare due inammissibili lacune di una struttura militare in coincidenza con l'incidente. Le liste di operatori fornite dall'Aeronautica sono risultate diverse a distanza di anni. Chi e quanti erano veramente in servizio a Marsala? Perché il «buco» nella registrazione? Si nasconde forse qui il segreto (militare, gerarchico, di Stato)?

Testimoni - Uno o più testimoni sarebbero disposti a raccontare la verità sull'esplosione del DC-9 ma solo se liberati dai vincoli di segreto imposti dal ruolo e dal grado ricoperto otto anni fa. Ecco perché il giudice avrebbe formalmente richiesto al presidente del Consiglio di conoscere i termini della questione.

Rejitto - Sono rientrati a Long Beach gli specialisti della McDonnell Douglas convocati per catalogare i reperti del DC-9 che attualmente si trovano in un hangar di Capodichino (Napoli).

Entro settembre, la perizia verrà consegnata al giudice e gli consentirà di contestare precise responsabilità oltre a permettere una ragionevole ricostruzione della dinamica del disastro.

Ma il «caso Ustica» è ormai anche un nodo politico.

Il comunista Tortorella afferma che «il primo dovere del Governo è di non mentire agli italiani e in questo caso, anzitutto, ai parenti delle vittime». Il socialdemocratico Cariglia dichiara: «Noi pensiamo che sarebbe stato meglio non porre il segreto di Stato sulle cause della tragedia di Ustica, ammesso che si tratti di un segreto». E il radicale Corleone dice: «Siamo vicini alla verità ma possiamo anche tornare indietro. Se Zanone è un uomo d'onore quale ha dimostrato di essere, che liberi da ogni segreto d'ufficio i militari». Infine, il sottosegretario liberale De Luca suggerisce: «Mi auguro soprattutto una cosa, a questo punto, che Zanone trovi chi ha mentito. Perché è ora che si comincino ad individuare eventuali responsabili».

Andrea Purgatori

Dopo Lagorio raccolta la testimonianza di Spadolini

Ustica: otto anni di omissioni Solo adesso parlano i politici

Formica oggi dal giudice Bucarelli - Le analisi in Gran Bretagna per stabilire la nazionalità del missile

Singolari ricordi di uomini di governo che non trovano naturalmente riscontro nelle carte fornite dai generali all'attuale ministro della Difesa, Valerio Zanone. Ma il giudice istruttore non crede a fantasmi e buchi neri, dunque ha cominciato ad ascoltare personalmente i protagonisti. Subito Lagorio e ieri a Palazzo Madama un breve incontro con il presidente del Senato (venti minuti). Chiuderà con Formica.

C'è la sensazione precisa che il magistrato intenda rapidamente bloccare ogni spazio di manovra a chi nasconde responsabilità dirette o indirette. Qualcuno tra i testi è morto (il generale Rana), altri sono in pensione, altri ancora si aggrappano a una insipida documentazione (quella consegnata a Zanone) da cui sperano di essere scagionati per una strage (81 morti) che ha mobilitato la coscienza civile di questo Paese nella richiesta di trasparenza e verità.

La strada per arrivare faticosamente a raccontare cosa accadde quella notte del 27 giugno 1980 passa anche attraverso i

palazzi della vita politica. E Bucarelli ha intenzione di percorrerla tutta, per riprendere poi un cammino diverso e più difficile: quello attraverso le stanze del potere militare.

Dalla presidenza del Consiglio, il giudice ha ottenuto semaforo verde (De Mita ha escluso ogni segreto militare e di Stato). Dal fondo del Tirreno, ha ricevuto il dato più importante: il relitto dell'aereo.

Parti della cabina di pilotaggio (sventrata, sforacchiata, bruciata) sono in viaggio verso la Gran Bretagna dove le analisi chimico-fisiche potranno forse consentire di piazzare una bandierina con la nazionalità del missile che avrebbe abbattuto il DC-9.

Un sottosegretario di questo governo (il liberale De Luca) si è sbilanciato ad affermare che si tratterebbe di uno Sparrow, in dotazione ai caccia americani ma anche a quelli italiani. Eppure, hanno detto i nostri generali a Zanone, quella notte non volava nessuno. Complicata sarà la spiegazione se e quando il giudice riuscirà a provare il contrario.

Andrea Purgatori

STRAGE DI USTICA

In anteprima i risultati delle perizie effettuate dagli specialisti inglesi

Il missile centrò la cabina dei piloti

Ecco come fu provocata la tragedia del DC 9 (81 morti)

L'ordigno fu lanciato da un caccia militare - I servizi segreti americani e la Sesta flotta arrivarono subito a questa conclusione, informarono il ministero della Difesa italiana che rispose al giudice: nulla da segnalare

ROMA — Il missile aveva una spoletta di prossimità. Infatti è esploso qualche istante prima di centrare il DC 9 Itavia. La rosa di schegge sparate dal missile ha disintegrato la cabina di pilotaggio (quando l'hanno ripescata era ridotta a un grumo di cavi e congegni accartocciati). Le schegge hanno centrato anche il portello del vano bagagli anteriore destro (il numero uno). Hanno impresso l'ombra di una scura fiammata sulla lamiera esterna, l'hanno perforata in tre punti: buchi del diametro di un pompelmo, con il metallo piegato verso l'interno.

In tre secondi sono saltati l'impianto idraulico e quello elettrico. Per il Voice Recorder, appena il tempo di registrare sul nastro due vocali umane (una A, una U), un grido mozzato e incomprensibile. E un boato.

Col muso strappato, i motori bloccati (i tecnici della McDonnell Douglas hanno accertato che le due leve del carburante erano aperte), la violenta depressurizzazione all'interno della fusoliera e i passeggeri in stato di incoscienza o già morti, il DC 9 è precipitato in vite. Ha picchiato verso il mare e ha toccato l'acqua con la fiancata destra. L'ala si è spezzata, il motore destro si è schiacciato (le palette della turbina sono schizzate fuori).

Quando il relitto si è posato sul fondo (a 3.500 metri di profondità, tra Ponza e Ustica) il caccia assassino era già lontano. Protetto da una manovra rapida di rientro che lo aveva portato fuori dal controllo del radar militari italiani (ufficialmente incapaci di vedere o in esercitazione o peggio ancora battuti).

Per gli specialisti della casa costruttrice (la McDonnell) che hanno catalogato ogni pezzo recuperato, lo spettacolo del relitto nell'hangar di Capodichino è stato agghiacciante: i piani di coda, la fusoliera, le ali, i motori sostanzialmente intatti ma la cabina di pilotaggio sventrata dalla rosa di schegge, con le leve di comando dei motori piegate e

il sedile del comandante Fontana ridotto alle dimensioni di un paio di elenchi del telefono. Poi quel portello del vano cargo con i tre fori e la scia della fiammata, con la lamiera ripiegata all'interno della stiva dell'aereo.

Adesso il portello è nei laboratori del Rarde, il centro di inchieste e analisi sugli esplosivi britannico (dipende dal ministero della Difesa del Regno Unito ed è sotto il controllo dei servizi segreti). Assieme a molti altri pezzi del DC 9, a frammenti di tessuto che contengono particelle infinitesimali di schegge, ad una paratia (divideva la cabina di pilotaggio dal resto dell'aereo) che presenta una serie di fori sospetti.

Su questo materiale gli specialisti di Sua Maestà hanno lavorato e ancora lavorano da giugno. Per individuare tracce di esplosivo e risalire attraverso il composto chimico alla nazionalità del missile che ha provocato la strage del 27 giugno 1980 (ottantuno i morti).

Una prima serie di risultati è disponibile dall'inizio di agosto. Solo ieri, alcuni tra i periti italiani (e tra questi il comandante Plantulli, che rappresenta la parte civile) sono sbarcati a Londra. Per loro c'è una severa consegna del giudice istruttore Vittorio Bucarelli: non aprire bocca. La stessa consegna che il magistrato ha imposto ai tecnici americani e britannici.

Tuttavia le indiscrezioni sono filtrate e le voci ormai rimbalzano da Long Beach (California) a Londra, a Napoli (dove risiede e lavora la maggior parte dei periti, guidati dall'impenetrabile professor Blasi) a Roma, a Washington (dove il Voice Recorder è stato aperto e ascoltato nei laboratori del Ntsb).

Poche settimane dopo la strage, gli investigatori della casa costruttrice americana avevano già concluso la loro inchiesta riservata, con la collaborazione dei servizi segreti americani e dei vertici della Sesta Flotta (il DC 9

era esploso al centro dell'ombrello radar della US Navy). Il risultato escludeva categoricamente ogni cedimento strutturale e attribuiva ad un missile la causa del disastro. Per anni nessuno richiese alla Sesta Flotta le registrazioni radar né una copia dell'inchiesta riservata alla McDonnell Douglas. E quando la richiesta fu formalizzata, tutto passò attraverso il nostro ministero della Difesa. Risposta al giudice: nulla da segnalare.

Nulla da segnalare (secondo i nostri stati maggiori) anche sul comportamento dei centri di avvistamento radar: quello di Marsala (dove si sono perse, tra mille contraddizioni del personale militare, le copie degli ordini di servizio dell'esercitazione che avrebbe impedito ai nostri operatori di «bloccare» sul radar il caccia assassino), quelli di Licola (che non «vedeva» fino ad Ustica) e di Perdasdefogu (troppo lontano anche questo).

Spazzato via da De Mita e Zanone l'alibi del segreto di Stato o militare, Palazzo Chigi promise a giugno di offrire al magistrato collaborazione e documenti. Una parte sono arrivati, altri sarebbero ancora «in viaggio». Ma senza più giustificazione.

Perché tutti i risultati delle perizie e tutti i documenti arrivino sul tavolo del giudice istruttore c'è dunque ancora tempo. E' il tempo che lavora da otto anni contro la giustizia e a favore dei responsabili diretti e indiretti della strage di Ustica.

Il magistrato e i periti vogliono raggiungere la certezza che nulla all'interno di un missile ha potuto provocare il disastro. L'avranno, e sarà provata da almeno un paio di camion carichi di carte e reperti da mostrare nell'aula del tribunale. Più difficile sarà mettere le mani sul colpevole e chi lo ha protetto (con accordi a livello internazionale?). Allora il «caso Ustica» diventerà un boom-rang solo politico. E impossibile da schivare.

Andrea Purgatori

Presto sapremo la verità sul missile di Ustica

ROMA - La cabina di pilotaggio del DC-9 Itavia sventrata, ridotta a un grumo di cavi e congegni accartocciati e il portello anteriore destro del vano bagagli perforato da tre schegge che hanno piegato la lamiera verso l'interno. La prova che fu un missile a colpire l'aereo dell'Itavia è in questi rottami che gli specialisti britannici stanno terminando di esaminare nei laboratori del Rarde. Un missile con la spoletta di prossimità, che infatti è esploso solo pochi istanti prima di centrare il DC-9. E ha «sparato» contro il muso del bi-

reattore una micidiale rosa di schegge.

Sul Voice Recorder, negli ultimi tre secondi di registrazione, sono rimaste incise due vocali umane (una «a», una «u») e il rumore di un forte boato esterno. Sul portello del vano bagagli è rimasta impressa l'ombra di una fiammata. Secondo una prima e ufficiosa ricostruzione, il DC-9 sarebbe precipitato in vite e avrebbe toccato l'acqua con la fiancata destra.

Perché queste prime indiscrezioni, che rimbalzano tra Long Beach (McDonnell Douglas), Londra (Rarde),

Washington (Ntsb), Napoli e Roma (dove lavorano periti e magistrato), arrivino ufficialmente sul tavolo del giudice istruttore Vittorio Bucarelli ci vorrà ancora del tempo.

Da ieri, sono in Gran Bretagna alcuni dei periti: esamineranno una parte dei risultati delle analisi. Gli specialisti del Rarde cercano di isolare il composto esplosivo della testata del missile per arrivare ad attribuirne la nazionalità.

Il «caso Ustica» è nuovamente a un passo dalla conclusione.

Il giudice non smentisce l'ipotesi del TG 1 ma avverte: «Inopportuna ogni anticipazione»

ROMA — La polemica deve essere veramente dura. Tanto dura da costringere per la seconda volta in tre giorni il giudice Vittorio Bucarelli ad una pubblica precisazione. Il magistrato ha affidato ieri sera alle agenzie di stampa poche righe dattiloscritte, per annunciare che la perizia gli verrà consegnata entro dicembre ma soprattutto che «sulla base delle indagini svolte, l'ipotesi di fonte giornalistica recentemente diffusa dai mezzi di informazione, che il disastro aereo sia stato causato dalla intercettazione di un missile lanciato contro un radiobersaglio deve essere considerata solo una delle ipotesi possibili».

Bucarelli ha consumato una intera mattina, a consulto con i sei periti che collaborano alle indagini (Massimo Blasi, Raffaele Cerra, Ennio Imbimbo, Leonardo Lecce, Mariano Migliaccio, Carlo Romano). E nella dichiarazione diffusa dalle agenzie ha voluto spiegare: «Il collegio dichiara pertanto che qua-

lunque anticipazione sui risultati conclusivi delle indagini è da considerarsi inopportuna. Il collegio dei periti precisa infine che, durante il corso delle indagini, l'Aeronautica militare italiana ha sempre assicurato e continua ad assicurare la massima disponibilità e collaborazione».

Con questa ideale stretta di mano alle forze armate, giudice e periti sembrano allinearsi alla posizione del ministro della Difesa, preoccupato di dare un taglio alle accuse di reticenza, occultamento, depistaggio che il comportamento dei militari ha provocato. Ma una smentita all'ipotesi fatta dal TG1 non c'è. Solo una precisazione. Quello del radiobersaglio resta uno degli scenari su cui Bucarelli dovrà riflettere quando potrà valutare la perizia finale. Solo allora il giudice sarà in grado di spiegare come fu abbattuto il DC9 Itavia. E da chi. Solo allora ci saranno risposte concrete ai quesiti.

A. Pu.

Strage di Ustica, Londra conferma «Un missile ha abbattuto il DC9»

ROMA — Il DC9 Itavia esploso nel cielo di Ustica nel giugno '80 fu colpito da un missile. Gli specialisti britannici del «Rarde» hanno terminato le analisi di laboratorio ordinate dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli e domani consegneranno al collegio dei periti italiani il risultato di quattro mesi di lavoro sui resti dell'aereo.

Un lavoro difficile, quello svolto in collaborazione tra il gruppo dei periti guidati dal professor Biasi (con la partecipazione del rappresentante di parte civile, comandante Cesare Plantulli) e l'équipe degli esperti inglesi. Ci vorrà ancora qualche settimana perché tutti gli elementi vengano composti nella relazione definitiva che consentirà al giudice Bucarelli di chiudere l'inchiesta.

Sollevalo il coperchio sotto cui per otto anni sono rimasti nascosti i segreti di questa strage, comincia per il magistrato la fase più delicata dell'accertamento delle responsabilità interne e internazionali. Responsabilità politiche e militari, da individuare attraverso una nuova serie di interrogatori. «Nessun ministro della Difesa o capo di stato maggiore potrà più negare di aver saputo a suo tempo chi, come e perché ha lanciato il missile e provocato il disastro», dice Romeo Ferrucci, uno dei legali di parte civile dei familiari delle 81 vittime.

«Fugate le ipotesi, il magistrato ha adesso gli strumenti d'indagine per accertare quale operazione militare si è svolta nella sera del 27 giugno 1980 e quali sono le responsabilità», aggiunge Alfredo Galasso, un altro legale di parte

civile che ha chiesto al giudice istruttore di passare al setaccio gli ordini di servizio di almeno quattro basi dell'Aeronautica italiana: Grosseto, Grazzanise, Birgi e Gioia del Colle. Ci sono infatti nuove informazioni che smentirebbero clamorosamente le versioni fornite dal 1980 a oggi dai vertici della nostra Aeronautica.

Il «caso Ustica» sta dunque per riproporsi a livello soprattutto militare. Nel giugno di quest'anno, il ministro della Difesa, Zanone, trasmise alla presidenza del Consiglio un fascicolo, preparato dai nostri stati maggiori, in cui si dichiarava ufficialmente che nessun caccia italiano o alleato era in volo al momento dell'esplosione del DC9, che non erano in corso operazioni di intercettazione, che insomma nessun missile «amico» aveva provocato la morte di 81 persone a bordo di un jet di linea all'interno dello spazio aereo italiano.

E' ragionevole immaginare che anche Zanone si trovi adesso costretto a rileggere tutte le carte, a confrontarle con il risultato delle perizie. Se un missile ha abbattuto il DC9, c'è qualcuno che lo ha lanciato. Nonostante reticenze, registrazioni radar incomplete, versioni accreditate per depistare l'indagine (bomba a bordo, cedimento strutturale, eccetera), la qualità e la sostanza delle perizie hanno spalancato la porta sulla verità. E forse prima della fine dell'anno scopriremo anche i nomi di chi ha cercato con impegno di nascondersela.

Andrea Purgatori

Il laboratorio inglese di ricerca sugli armamenti rivelerà anche qual è l'ordigno che colpì il velivolo

DC9, otto minuti di agonia

Forse un missile italiano causò la tragedia di Ustica

I periti avrebbero già gli elementi per restringere a tre il numero dei tipi di razzi incriminati: Sidewinder, Sparrow, Matra - Ricostruita la dinamica dell'incidente - La versione contraddittoria dell'Aeronautica italiana

DAL NOSTRO INVIATO

HALSTEAD (Gran Bretagna) — E' stato un missile ad abbattere il DC9 Itavia. E quasi certamente riusciremo a scoprirne anche il tipo, dunque la nazionalità. Non confermavano ma sorridevano soddisfatti i cinque periti italiani mentre ieri passavano i cancelli del Rarde (Royal armament research and development establishment), il laboratorio britannico di analisi e ricerche sugli armamenti che ha sede ad Halstead, nel Kent. Questa è l'ultima trasferta in programma, prima della stesura della relazione conclusiva. La relazione che il giudice istruttore Vittorio Bucarelli attende per buttare giù un nuovo elenco di testimoni.

Comincia infatti il lavoro di riscontro con gli atti acquisiti fino a questo punto dell'indagine. Nell'elenco di Bucarelli ci sono uomini politici, generali e semplici sottufficiali. Il magistrato è già in possesso di elementi che rivelerebbero profonde contraddizioni nella versione della nostra Aeronautica militare. Questa versione, firmata dal capo di stato maggiore Pisano, è stata consegnata in giugno al ministro della Difesa Zanone. Successivamente è stata trasmessa alla presidenza del Consiglio, che con un motociclista l'ha recapitata al giudice. Conferirebbe informazioni parziali o comunque in contrasto con la reale attività di basi e centri radar nella sera del 27 giugno 1980.

Questo ancora non significa che sia provata una responsabilità italiana, diretta o indiretta, nell'abbattimento del DC9 e nella strage. Ma i periti avrebbero già sufficienti elementi per restringere a tre il numero dei tipi di missile incriminati: Sidewinder, Sparrow, Matra. In dotazione a caccia di Paesi alleati e montati anche su intercettori italiani (i primi due). Sullo Sparrow, missile a guida semiattiva (deve essere indirizzato col radar fin quasi all'impatto con l'obiet-

tivo), si era subito concentrata l'attenzione degli esperti. Tuttavia, la carica troppo potente dello Sparrow avrebbe dovuto provocare un danno maggiore di quanto il relitto del DC9 non abbia mostrato.

Si è passati ad esaminare le capacità del Sidewinder (missile a guida cosiddetta passiva, che dopo il lancio punta automaticamente sulla fonte di calore verso cui è diretto). Lo stato dei motori del DC9, entrambi integri fino all'impatto con la superficie del mare, aveva portato ad escludere questo tipo di missile. Ma gli esperti si sono convinti che sarebbe bastato il riflesso del sole al tramonto sulla fusoliera del DC9 (erano le 20.58, con l'ora legale) per attirare un Sidewinder anche contro la cabina di pilotaggio. Inoltre, questo missile aria-aria è dotato di una carica esplosiva inferiore a quella dello Sparrow, capace dunque di provocare un danno simile a quello riscontrato sul bireattore di linea.

Su un particolare gli esperti sarebbero concordi: il missile era dotato di una spoletta di prossimità e l'esplosione è avvenuta ad una distanza calcolata tra quindici e cinque metri, in corrispondenza della parte anteriore destra dell'aereo. Dalla testata del missile è partita una rosa di schegge metalliche che ha centrato e quasi disintegrato il muso del DC9. L'aereo ha subito un contraccolpo ed ha quindi cominciato a scivolare in vite seguendo un percorso lineare. Otto, forse dieci minuti di picchiata con le leve che controllano la velocità dei motori bloccate tra 1,8 e 1,8 (la regolare potenza in quella fase del volo di crociera). E i passeggeri in stato di incoscienza ma vivi, fino all'impatto con le onde del Tirreno.

Al Rarde era stato affidato il compito di isolare eventuali composti esplosivi su frammenti del relitto del DC9: parti della cabina di pilotaggio, paratie di divisione tra i

sedili dei piloti e il resto della fusoliera, portelloni del vano cargo, eccetera. Era stato anche commissionato uno studio sulla velocità di penetrazione di alcune schegge nelle stesse parti metalliche ripescate in mare. In nessun modo i periti italiani avevano chiesto ai colleghi del Rarde di distinguere tra missile o bomba, cioè di stabilire la qualità esterna o interna dell'esplosione. Il lavoro di analisi è andato avanti per circa quattro mesi. E ieri le due équipe si sono incontrate.

Lo scambio di idee che è coinciso con la consegna della relazione da parte degli specialisti britannici è terminato solo in serata. Una sola indiscrezione è filtrata: nei laboratori del Rarde sarebbe stato trovato più di un foro provocato da schegge penetrate a velocità elevatissima, che solo la testata esplosiva di un missile potrebbe aver lanciato contro la fusoliera del DC9. Nessuna informazione sul resto degli esami e sulle conclusioni (informali) cui sarebbero giunti gli specialisti britannici. Nessuna informazione sugli eventuali composti chimici isolati.

Gli specialisti di Sua Maestà britannica avevano comunque una gran voglia di liberarsi di questo fascicolo, per non avere più niente a che fare con la strage di Ustica e tutte le polemiche che si trascina dietro. Hanno perso più volte la calma nello spazio di un solo mattino, si sono rifiutati di riceverci, hanno affidato a segretarie inflessibili il compito di filtrare nel vuoto ogni richiesta di informazioni.

La polizia ha fatto il resto. Ha arrestato un cameraman della Rai, lo ha rilasciato. Poi gli ha concesso di concentrare l'obiettivo su un verde prato dove si allunga la recinzione metallica dei laboratori del ministero della Difesa. Nervosismo e irritazione, ma comprensibili. Proprio ieri e dopo sei anni di depistaggi la Royal Navy si è trovata costretta ad ammet-

tere l'abbattimento di un proprio elicottero con tre uomini a bordo, durante la guerra delle Falkland. «Anni di inganni, menzogne e coperture da parte del ministero della Difesa», ha dichiarato la signora Winfred Cockton, madre del caporale Simon Cockton, disintegrato dai sofisticati sistemi d'arma della fregata Cardiff in una limpida notte di luna piena. Un missile, un errore. Coincidenze.

Andrea Purgatori

Strage di Ustica: i periti stanno facendo cadere gli ultimi veli sulla tragedia del giugno 1980

La verità nelle confidenze dei piloti

L'F104 indiziato sarebbe partito dalla base di Grosseto

Due testimoni estranei all'ambiente militare hanno fornito preziose indicazioni - Gli esperti che lavorano col giudice istruttore ritengono che da 5 a 10 persone avevano diretta conoscenza dell'episodio

ROMA — Un radiobersaglio, un caccia in esercitazione, un aereo di linea in ritardo, la somma di irripetibili coincidenze concentrate in pochi secondi e in una piccola porzione di cielo. Per spiegare la strage di Ustica, i periti nominati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli hanno lavorato secondo una procedura che solo in apparenza si potrebbe definire illogica. Hanno soprattutto disegnato e sistematicamente smantellato almeno una decina di possibili scenari alternativi (il cedimento strutturale; la bomba; il Mig libico che precipita sulla Slla dopo aver abbattuto l'aereo di linea; l'attacco deliberato al jet Itavia scambiato per un DC9 di Stato con a bordo qualche personalità italiana; l'intercettazione di un caccia straniero in missione di spionaggio con conseguente duello a fuoco, eccetera).

Solo da alcuni mesi e dopo un attento esame di ogni elemento disponibile, l'équipe guidata dal professor Blasi ha cominciato ad isolare quella che tra tutte le ipotesi appariva la più concreta. Del radiobersaglio rimane poco o nulla: testimonianze di chi ha rinvenuto i frammenti a Baia Domizia, nello Stretto, una fotografia, forse un filmato girato dai tecnici francesi della Ifremer che ha recuperato il relitto a 3.500 metri di profondità tra Ponza e Ustica. Il Jane's, annuario che registra tutte le armi di tutte le nazioni nel mondo, parla di una partita di 11 radiobersagli modello 1088 della Beech Aircraft Corporation venduti alla nostra Aeronautica militare. Uno di questi potrebbe essere finito in pezzi la sera del 27 giugno 1980, insieme al DC9 Itavia.

Ma c'è altro. Da alcuni mesi, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli sta indagando sull'attività della base aerea di Grosseto. Da qui, secondo indiscrezioni ancora non confermate, sarebbe decollato l'intercettore F104 S responsabile della strage di Ustica. Due testimoni sono già stati interrogati a luglio. Due persone estranee all'ambiente militare che avrebbero però raccolto le confidenze di piloti e personale tecnico a conoscenza dell'esercitazione su cui la nostra Aeronautica si affanna da anni in poco credibili smentite. E' stata anche controllata l'attività dell'aereo britannico di base a Decimomannu, impegnato nel lancio dei radiobersagli per conto della nostra Aeronautica.

Altri riscontri sui centri radar di Marsala, Marinafranca e Licola (Difesa aerea territoriale) avrebbero ormai fornito la convinzione che qualcuno a conoscenza dell'incidente e della sua dinamica non abbia raccontato la verità. Gli esperti che lavorano insieme al giudice avrebbero calcolato in un numero di cinque o al massimo dieci persone la rosa dei testimoni diretti (operatori radar, armieri, guidacaccia, piloti). Le successive coperture sarebbero state garantite in scala gerarchica.

Proprio il comando del centro radar di Marsala ha offerto negli anni la resistenza maggiore alle indagini. Per tre volte ha rifiutato di consegnare la registrazione radar alla magistratura e quando è stato costretto ha fornito un nastro con otto minuti in meno (a partire da quattro minuti dopo l'esplosione). In questo «buco», i periti sono convinti che ci fosse la traccia del caccia militare in manovra di rientro alla base. Dunque, la prova che avrebbe inchiodato l'Ae-

ronautica alle proprie responsabilità. E tuttavia la traccia di un «oggetto volante non identificato» accanto al DC9 fu rilevata dagli specialisti del National Transportation Safety Board americano, sulla scorta dei dati di registrazione del centro di Ciampino.

Molte delle prove raccolte dai periti e dal giudice sono ancora segrete. Perché sia ufficializzata la verità sulla strage di Ustica occorre ancora attendere il rapporto della équipe di Blasi e la relazione del giudice istruttore. Poi, parallelamente alle conseguenze giudiziarie, si riaprirà anche il caso politico. Ci sono ministri e generali coinvolti. C'è l'appello di Francesco Cossiga, che nel 1986 chiese al governo di imboccare la strada della verità su questa strage coperta da misteri e depistaggi. C'è stata a giugno la presa di posizione di De Mita, che ha liberato la strage dal peso di segreti militari e di Stato. Per i familiari delle ottantuno vittime del DC9 abbattuto ci sarà finalmente una risposta, quella della giustizia.

Andrea Purgatori

Il missile si abbatte sul Parlamento

Anticipata dal Pci la richiesta di un dibattito - Accuse alle autorità militari che avrebbero coperto la verità - Anche nella maggioranza governativa d'accordo sulla necessità di chiarire definitivamente che cosa è accaduto all'aereo precipitato a Ustica - L'inesistenza del segreto di Stato già affermata da De Mita e Zanone

ROMA — Sulla strage di Ustica il Pci anticipa una richiesta di dibattito parlamentare. Alla interrogazione rivolta a De Mita e Zanone dal presidente dei senatori comunisti Ugo Pecchioli (perché riferiscano sulle «accuse gravissime di responsabilità e mendacio alle autorità politiche e militari che in questi anni avrebbero nascosto la verità») si somma quella del capogruppo di Montecitorio, Renato Zangheri. La decima che il Pci firma dal giorno dell'incidente, otto anni fa. «Certo — dice Zangheri — bisognerà discuterne in sede parlamentare. Ci sono responsabilità e negligenze politiche, e non solo dei vertici militari. Corresponsabilità nell'occultamento dei fatti».

«E' già trascorso un periodo di tempo scandalosamente lungo, durante il quale mi sembra siano state sottratte prove decisive», afferma Zangheri. Che ricorda l'appello per la verità di Cossiga del 1986 («provvido, onesto e corretto») e giudica ormai «poco attendibili e irresponsabili» le smentite di queste ultime ore: «Mi sembra che stiano emergendo pesanti responsabilità militari e c'è un problema di indirizzo delle nostre Forze armate che andrà affrontato. Non resta che esprimere fiducia nel lavoro della magistratura: la verità verrà finalmente alla luce, ma direi che siamo già sulla buona strada. Tanto vale sperare che questa storia almeno serva a decongestionare aree sempre più ampie dalla concentrazione militare dei due blocchi. Specie nel Mediterraneo, importante rete di collegamento del traffico aereo civile».

Ma non è solo il Pci a voler conoscere tutti gli ingredienti del minestrone avvelenato che dal 1980 qualcuno si ostina a nascondere sotto un coperchio che le rivelazioni hanno ormai sollevato. Sono in campo radicali, Verdi, demoproletari. Una vera tempesta. Dice Stefano De Luca, liberale e sottosegretario alle Finanze: «A giugno, e dall'interno del governo, si sono liberate alcune voci che hanno impresso un'accelerazione definitiva all'inchiesta. Bene ha fatto il ministro della Difesa Zanone e con lui De

Mita a chiarire l'inesistenza del segreto di Stato. Lo scenario emerso in queste ore mi sembra verosimile e compatibile con i fatti che in parte io stesso avevo anticipato, quando senza mezzi termini chiesi di porre fine alla vergognosa menzogna di Stato che copriva la verità».

«A questo punto — dice De Luca — ogni smentita vale una conferma. Sono stati commessi reati gravissimi, intendo fare un passo formale perché ministro della Difesa e Governo aprano una inchiesta su occultamenti, deviazioni, omissioni compiute da Aeronautica e servizi segreti». E anche il suo compagno di partito Patuelli incalza: «Reticenze e depistaggi hanno prima impedito e poi rallentato la ricerca piena della verità sulla tragedia, sulla quale i liberali hanno a più riprese sollevato il velo. Il Comitato parlamentare per i servizi di informazione e sicurezza e per il segreto di Stato convochi al più presto i responsabili dei servizi per avere ogni informa-

zione, raccolta in Italia e all'estero».

Pesantissime le accuse del Verdi all'Aeronautica militare «che ha mentito liberamente, e fin dal primo momento, sull'effettivo svolgersi degli eventi di cui doveva conoscere l'esatta dinamica». Giancarlo Salvoldi, uno dei deputati del gruppo verde alla Camera, definisce «di gravità eccezionale» il comportamento dell'attuale capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Pisano, che durante un incontro con la Commissione Difesa della Camera «ribadì una versione mendace dei fatti assumendosi la responsabilità di coprire tutta la catena di omissioni e menzogne gerarchicamente messa in atto al di sotto del suo comando». Se le rivelazioni di queste ore trovassero conferma, insiste Salvoldi, «il generale Pisano dovrebbe essere destituito».

Franco Corleone, senatore radicale, chiede in una interrogazione al ministro Zanone di puntualizzare il dettaglio delle rivelazioni e di

sapere «quali provvedimenti intende adottare per individuare all'interno dell'amministrazione della Difesa i responsabili dell'occultamento delle informazioni, delle prove e del boicottaggio delle indagini, ovvero di coloro che più volte hanno coscientemente indotto il ministro della Difesa ad affermazioni non corrispondenti al vero».

E Falco Accame, responsabile di Dp per i problemi della Difesa, aggiunge: «Le gravissime accuse lanciate da Tgì Sette impongono finalmente la nomina di una commissione di inchiesta parlamentare».

Un impegno che il democristiano Pierferdinando Casini (vice presidente della Commissione d'inchiesta su terrorismo e stragi) ha già raccolto: «Ce ne dovremo occupare al più presto. Non esitando a indagare in tutte le direzioni, nessuna esclusa, concentrando l'attenzione soprattutto su quanto avvenuto nei momenti successivi alla tragedia».

Andrea Purgatori

Fu un missile italiano ad abbattere il DC9 Itavia?

Il governo chiede all'Aeronautica la verità sul disastro di Ustica

Domani il caso al Consiglio dei ministri - Zanone minaccia punizioni contro eventuali responsabili - La Nato prende le distanze: quel giorno nessuna esercitazione

VENERDI 3 NOVEMBRE 1988
CORRIERE DELLA SERA

ROMA — Un impegno faticoso nel prendere le distanze, senza ammettere e senza smentire. Ecco la novità sulla strage di Ustica nel giorno più amaro per l'Aeronautica militare italiana: il giorno delle accuse di responsabilità diretta nell'abbattimento del DC9 Itavia, di coperture e depistaggi nell'inchiesta. Valerio Zanone, ministro della Difesa, sostiene la tesi innocentista dei generali ma, fino a prova contraria, comunque minaccia una severa punizione per eventuali colpevoli scoperti dalla magistratura. Ciriaco De Mita, presidente del Consiglio, sollecita un nuovo accertamento negli ambienti militari e si prepara ad affrontare la questione venerdì, con gli altri ministri.

E' stato un caccia Nato (italiano?) a colpire il DC9 dopo aver lanciato un missile Sidewinder contro un radiobersaglio che incrociava la rotta dell'aereo civile? Lo scenario su cui i periti con-

centrano la fase terminale di un lungo lavoro di ricerca e analisi è stato rivelato nei dettagli da «Tg Sette». E ieri ha provocato richieste di dibattito parlamentare (Pci), interrogazioni (Pr, Verdi, Msi), polemiche (Pli, Dc, Dp), messe a punto (Psi). Un generale (Lamberto Bartolucci, capo di stato maggiore all'epoca della strage) ha definito le affermazioni «diffamanti e irrealistiche». Ma il magistrato non ha speso una sola parola per smentirle.

Vittorio Bucarelli, giudice istruttore della Procura romana, ha semplicemente ricordato che non ci sono vere rivelazioni: «Cose vecchie e io non ho ancora visto la relazione finale dei periti». Si è mobilitata anche la Nato. Il colonnello Charles Wood, portavoce del comando di Bagnoli, ha dichiarato: «Non vi era alcuna manovra Nato nel momento in cui avvenne l'incidente del DC9». Ma ha aggiunto che la sigla Nato non significa poi tutto: solo

in occasione di manovra sotto lo stemma dell'Alleanza si può usare questa dizione, in situazione diversa gli aerei sono nazionali (cioè italiani, americani, eccetera).

Lunga e burrascosa la riunione a Palazzo Baracchini, chiusa da un comunicato in quattro punti del ministero della Difesa. Riassumiamolo:

a) tutte le informazioni acquisite su richiesta del giudice istruttore sono state inoltrate a Palazzo Chigi e trasmesse al magistrato (in giugno);

b) le dichiarazioni (firmate) dello stato maggiore dell'Aeronautica escludono che la sera del 27 giugno 1980 fossero in corso esercitazioni nazionali o Nato e che velivoli «aerotattici» italiani si trovassero in volo;

c) americani e francesi hanno dichiarato che al momento dell'incidente navi e aerei si trovavano parcheggiati sulle portaerei o in prossimità delle basi;

d) di fronte all'ultima ipotesi (missile contro il radiobersaglio, che poi abbatte il DC9) l'Aeronautica ha affermato di aver compiuto quel genere di esercitazioni cinque mesi prima dell'incidente, a Salto di Quirra.

Ma sono le ultime quattro righe del comunicato a mostrare un distacco tra versione ufficiale e militare e avallo politico. Dicono: «Qualora l'istruttoria penale dovesse confermare le notizie diffuse dagli organi di informazione, il ministro Zanone procederà immediatamente all'apertura di un'inchiesta per l'accertamento di ogni responsabilità nell'ambito del dicastero della Difesa». Ragionevole cautela in mancanza di riscontri su almeno tre particolari che i dossier dei generali tacciono: cancellazione di codice e bandiera (italiana) dai frammenti ripescati o fotografati del radiobersaglio; aereo britannico adibito al lancio dei radiobersagli per conto della nostra Aeronautica a Decimomannu; decesso di caccia dalla base di Grosseto.

Proprio su Grosseto si allunga l'ombra di un altro sospetto. Il magistrato ha già interrogato due testi che nel 1980 avevano raccolto confidenze di sottufficiali e piloti in servizio presso il 4° Stormo (F104 S). Secondo queste confidenze, la sera della strage uno o più intercettori si sarebbero alzati in volo. Non si sa ancora se per una esercitazione o su allarme. L'allora sindaco di Grosseto ne era rimasto tanto colpito da cominciare una personale indagine mai conclusa (mori per i postumi di un incidente). Comandante della base era allora il colonnello Tocchio.

Andrea Purgatori

L'ex capo di Stato Maggiore della Difesa, da due anni in pensione, non vuol credere all'abbattimento

Le smentite senza spiegazioni del generale Bartolucci

ROMA — Lamberto Bartolucci ha oggi 65 anni. Raccontano le biografie che la mattina in cui il Consiglio dei ministri si riunì per nominarlo capo di Stato Maggiore della Difesa (4 ottobre 1983) era alla cloche di un Macchi MB339 per un volo di allenamento. Al vertice dell'Aeronautica era arrivato nell'aprile del 1980. Tre mesi prima della strage di Ustica.

Bartolucci, in pensione da un paio d'anni, una pensione tormentata dal fantasma del Dc9 Itavia che lo perseguita dalla sera del 27 giugno 1980. Quando il sospetto di una copertura sulla strage cominciò ad avvicinarsi alla poltrona. Ad avvelenargli la più che brillante carriera di generale e pilota pluridecorato.

Dopo Ustica, schivata con la forza delle stellette e un buon lavoro di relazioni esterne del V Reparto dell'Aeronautica (guidato dal

suo amico generale Mangani) l'ipotesi del missile, Bartolucci si presentava alle conferenze stampa su mancate collisioni tra caccia italiani o Nato e aerei di linea col sorriso accattivante del manager trasparente. Prometteva spiegazioni ufficiali che poi non arrivavano, lasciava che i collaboratori più stretti si lanciassero in sconcertanti e confidenziali teorie sulla fine del Dc9: «Se non si è rotto da solo è stata una corrente d'aria, e se non è stata la corrente sarà stata una bomba». Una convinzione che ancora oggi lo riempie di certezze.

Da otto anni Bartolucci continua a ripetere che «fin dall'epoca dell'incidente l'Aeronautica mise a disposizione tutte le informazioni e le registrazioni radar richieste dal giudice». E continua a dimenticare che dal centro radar di Marsala arrivarono tre rifiuti diretti alla Procura romana; che

quando il nastro fu consegnato aveva un buco di otto minuti; che l'ordine di servizio originale dell'esercitazione in corso al momento dell'incidente è sparito; che gli operatori interrogati dal giudice istruttore Bucarelli e dai colleghi di Marsala si sono contraddetti più volte; che a Marsala gli operatori non si stavano certo esercitando a puntare il radar verso qualche lontana costellazione.

«Nella zona non c'erano aerei dell'Aeronautica militare e comunque non c'erano esercitazioni in corso», dice Bartolucci. In perfetta coerenza con quanto dichiarato poche ore dopo l'incidente e negli anni avallato dai suoi successori (Cottone e Pisano). Una affermazione che sarebbe in aperto contrasto con quanto già risulta alla magistratura. In contrasto con le stesse voci che da otto anni circolano negli ambienti

dell'Aeronautica militare e tra i piloti civili. In contrasto con il tracciato radar di Ciampino che mostra la traccia di quello che gli specialisti americani del Ntsb hanno defritto nella relazione depositata agli atti (novembre 1980) «un oggetto volante non identificato che si spostava da Ovest verso Est incrociando il Dc9 e con il sole alle spalle».

«Diffamanti e irrealistiche», sono per Bartolucci le ultime rivelazioni sulla strage. Il generale è già stato interrogato dal giudice istruttore e sostiene di essere «completamente tranquillo». Quanto ai radiobersaglio, Bartolucci dichiara: «E' stato documentato che il suo lancio era avvenuto sette, otto mesi prima dell'incidente».

Insomma, nessuno volava, nessuno poteva sparare, nessuno ha visto perché non c'era niente da vedere. Spiegazioni che nella logica

dell'ex capo di Stato Maggiore avrebbero potuto consigliare alla magistratura di chiudere il caso qualche settimana dopo l'incidente. E invece, la strage di Ustica sta alimentando una tempesta che coinvolge vertici militari (passati e presenti) e politici.

Anche Lelio Lagorio, socialista e ministro della Difesa all'epoca dell'incidente, ha qualcosa da dire: «Sta ora alla magistratura stabilire come siano andate le cose. Sin dai primi mesi del 1982, quando concluse i lavori la commissione di inchiesta del ministero dei Trasporti, di cui facevano parte anche ufficiali delle Forze Armate, si sa che l'aereo era precipitato non per una crisi della sua struttura ma per una esplosione interna o esterna». Proprio quello che il generale Bartolucci ancora non riesce a credere.

A.Pu.

Dopo che i periti sembrano aver individuato in un intercettore italiano l'autore dell'abbattimento del Dc9

Ustica: quattro basi aeree nel mirino

La magistratura indaga sull'attività di questi centri nella sera del 27 giugno 1980

L'Aeronautica respinge «offese e umiliazioni». Il generale Pisano dichiara: «Abbiamo dato ampia, leale e fattiva collaborazione sin dal primissimo momento: la nostra coscienza è a posto». Il liberale De Luca sollecita a Zanone una commissione d'inchiesta

ROMA — L'Aeronautica militare fa muro: respinge «offese» e «umiliazioni», non accetta responsabilità (dirette e indirette) per la strage di Ustica. Da Gioia del Colle il generale Franco Pisano, capo di Stato Maggiore, dichiara: «Sin dal primissimo momento, l'Aeronautica militare ha dato ampia, leale, fattiva collaborazione con il suo modo solito, trasparente, per portare un contributo di conoscenza. Abbiamo la coscienza a posto». Ma niente affatto convinta dall'abbondanza di aggettivi del generale Pisano, la magistratura continua comunque a indagare sull'attività di almeno tre basi e un centro radar nella sera del 27 giugno 1980: Decimomannu, Grosseto, Pratica di Mare e Marsala.

Da Decimomannu sarebbe più volte decollato un aereo britannico attrezzato per il lancio di radiobersagli. Un aereo che per conto della nostra Aeronautica (ma forse anche per conto degli alleati Nato) provvedeva a sganciare in volo le «lepri» su cui venivano poi guidati i nostri caccia in esercitazione. Se questo aereo sia veramente decollato la sera dell'abbattimento del Dc9 lo stabilirà il giudice.

Anche quella della base di Grosseto è una storia che marcia parallela all'indagine sulla strage di Ustica. Fu l'allora sindaco Giovanni Finetti

ad interessarsene: da militari della Vam (Vigilanza Aeronautica Militare) e da uno o più piloti raccolse le confidenze sull'intensa attività degli F104 S alla fine del giugno 1980.

Ma Finetti raccolse anche la voce di una missione di intercettazione avvenuta la stessa sera della strage del Dc9. Una missione nel cielo di Ustica conclusa con la fuga di un altro caccia libico intruso e l'uso dell'armamento di almeno uno dei due F104 S all'inseguimento: prima il cannoncino, poi il lancio di un missile. La confidenza fatta al sindaco di Grosseto andava oltre: il caccia libico sarebbe riuscito ad evitare di essere abbattuto con una impennata verso l'alto e il missile avrebbe colpito il Dc9 Itavia. Dunque, uno scenario completamente diverso da quello proposto da Tg1 Sette, senza alcun radiobersaglio. Su cui il sindaco Finetti non potrà aggiungere altro: è morto da cinque anni.

Su Pratica di Mare altri ac-

certamenti: quella del Reparto sperimentale di volo dell'Aeronautica è una base su cui vengono effettuati collaudi di aerei e nuovi armamenti. E infine il centro radar della Difesa Aerea Territoriale di Marsala, su cui dal 1980 si concentrano molti sospetti e da cui non risulta sia mai venuta quella che il generale Pisano definisce «ampia, leale, fattiva» collaborazione all'indagine.

Gli operatori che si trovavano in esercitazione a Marsala la sera della strage hanno dichiarato ai giudici di non aver visto l'incidente. La consegna del nastro con la registrazione radar, rifiutata per tre volte dall'Aeronautica, risultò poi mancante di ben otto minuti a partire da quattro minuti dopo l'abbattimento del Dc9.

E adesso la magistratura ritorna a passare al setaccio il centro radar della Dat. L'incartamento sull'ultima indagine svolta dai giudici Borsellino e Salvo (capo della Procura di Marsala e sostituto procuratore) non soddisfa Bucarelli. Non c'è affatto «trasparenza» nelle versioni

dei militari dell'Aeronautica. Non c'è nemmeno coerenza tra la dichiarazione ufficiale dello Stato Maggiore («Nessuna esercitazione in corso al momento dell'incidente del Dc9») e l'attività che era invece in corso nel centro Dat.

La robusta autodifesa del generale Pisano non spegne nemmeno la polemica politica. Ha detto ieri il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica: «Quando, mi pare in giugno, ci fu sulla stampa una ripresa su questo argomento fui io a chiedere al ministro della Difesa se voleva nominare una commissione d'inchiesta, cosa che non ha fatto». Il liberale Stefano De Luca, sottosegretario alle Finanze, ha scritto a Zanone una lettera sull'argomento. De Luca chiede la commissione d'inchiesta e subito. Perché «è evidente che vi sono gravi responsabilità di esponenti dell'Aeronautica e dei servizi dell'epoca», di qui la necessità «di evitare rischi di ulteriori inquinamenti degli elementi di prova in atto ancora reperibili».

Andrea Purgatori

Amato sul Dc9: «Credo di più alla versione del Tg1»

ROMA — «Ora che è stato accertato che a colpire il Dc9 fu un missile si può forse arrivare alla verità. Io sono fiducioso» ha dichiarato ieri sera il ministro del Tesoro, Giuliano Amato, (nella foto) conversando con alcuni giornalisti. Gli è stata chiesta un'opinione sulle accuse di copertura militare sulla strage di 8 anni fa. Amato ha risposto: «Per quanto ne so, conoscendo i rapporti che legano le autorità militari con quelle politiche, è possibile che le prime abbiano coperto qualcosa». Sull'ipotesi di un collegamento tra l'abbattimento del Dc9 e il Mig libico precipitato sulla Sila, il ministro ha detto: «In teoria potrebbe anche essere ma io credo di più alla versione del Tg1».

Il Consiglio dei ministri che oggi avrebbe dovuto occuparsi della strage di Ustica è stato rinviato di una settimana.

Il ministro Amato smentisce le accuse ma i repubblicani lo criticano

Scontro su Ustica tra militari e politici

Il capo di stato maggiore dell'Aeronautica minaccia le dimissioni

ROMA — Minacce di dimissioni del capo di stato maggiore dell'Aeronautica, la rettifica di Giuliano Amato sulle possibili coperture militari, l'irritazione del ministro della Difesa per un dibattito che sembra ormai sfuggito al controllo dei vertici delle Forze armate ma anche dei politici. Sulla strage di Ustica si riapre una velenosa polemica che coinvolge partiti e governo, una polemica costruita su accuse e sospetti.

Grande consumo di energie, nel tentativo di attribuire responsabilità (o scaricarle), prendere distanze, rincorrere primati nel rivelare una verità che nemmeno la magistratura ha ancora formalizzato.

«Conoscendo i rapporti che legano le autorità militari a quelle politiche è possibile che le prime abbiano coperto qualcosa»: questa la frase attribuita giovedì sera dall'agenzia Asca al ministro del Tesoro.

Ieri, Giuliano Amato ha voluto precisare la frase: «In una materia delicata in cui le parole sono pietre, ci tengo a precisare di non

aver mai detto quanto mi è attribuito. Ho detto invece che se succede un fattaccio del genere e qualcuno decide di coprirlo è ben possibile che non ne sia informata l'autorità politica».

Troppo tardi. La *Voce Repubblicana* aveva già deciso di replicare: «Si tratta di una dichiarazione molto grave. Domandiamo all'onorevole Amato, che per anni ha ricoperto incarichi di governo ad alta responsabilità, che ancora fa parte dell'esecutivo e che peraltro è persona equilibrata, quali fatti lo inducano a ipotizzare ciò che egli ipotizza e se sia ammissibile il dubbio che egli esprime sulla lealtà delle Forze armate nei confronti delle

istituzioni democratiche. «A questo nostro interrogativo Amato tenta di rispondere con una diversa versione delle sue affermazioni. E' evidente che gli interrogativi non cambiano e non viene meno in nulla la loro gravità», afferma il giornale del Pri.

E' scontro aperto, con i repubblicani schierati a difesa delle strutture militari e l'opposizione di sinistra che invece reclama risposte definitive sulla strage e l'esplosione dell'aereo di linea. Si moltiplicano le richieste per un dibattito parlamentare ma anche per la costituzione di una commissione d'inchiesta. La vogliono socialdemocratici e demoproletari, l'ave-

va già chiesta il Pci. E mercoledì il Consiglio dei ministri si troverà ancora una volta a discutere del missile assassino. Valerio Zano ne dovrà presentare una relazione con ulteriori accertamenti sollecitati dallo stesso De Mita. Si dovrà scegliere come e in quale sede rispondere a interrogazioni e interpellanze.

Rassegnata al rispetto della consegna del silenzio e tuttavia pesantemente chiamata in causa per l'abbattimento del DC9 Itavia (responsabilità diretta o solo indiretta?), l'Aeronautica militare fa quadrato intorno al suo comandante, il generale Franco Pisano.

E Pisano è stato per il

momento l'unico a parlare, per ripetere che l'Aeronautica ha sempre collaborato all'indagine giudiziaria in modo «trasparente», con slancio «ampio, leale, fattivo». Ha promesso ogni disponibilità per tutti i quesiti della magistratura. Ha espresso «offesa» e «indignazione». Una sola cosa non ha dichiarato: nessun militare sa o ha in qualche modo svolto un ruolo nella strage, magari come semplice testimone al radar.

Ieri, dopo la lettura dei giornali del mattino, Pisano sembra abbia minacciato le dimissioni, prima ancora di attendere il risultato del supplemento d'indagine del giudice su tre basi (Decimomannu, Grosseto, Pratica di Mare) e un centro radar (Marsala), dove tra pasticci, sparizioni di documenti e buchi nelle registrazioni la magistratura cerca con affanno di mettere ordine. Ma la minaccia è rientrata nel pomeriggio. E oggi Pisano si presenterà a una cerimonia ufficiale a fianco del ministro della Difesa. In un'atmosfera elettrica si inaugura l'anno accademico di Pozzuoli.

Andrea Purgatori

Le autorità USA avrebbero consegnato il nastro che rivelerebbe la presenza di due caccia vicino al jet precipitato

Due portaerei nel gioco delle responsabilità

Francesi e americani escludono di essere in qualche modo coinvolti nel disastro

ROMA — Il generale Franco Pisano risponde solo per l'Aeronautica italiana («E lì mi fermo», ha detto sabato a Pozzuoli). Il ministro Valerio Zanone dichiara che «quello che riguarda soggetti stranieri dipende dalle indicazioni che ci vengono da soggetti stranieri».

Dopo otto anni di difesa d'ufficio, sembra che militari e ministro abbiano scelto di prendere le distanze dagli alleati. E cinque giorni fa anche il portavoce della Nato ha voluto spiegare che questa sigla non copre affatto manovre ed esercitazioni svolte dalle singole aeronautiche o marine quando operano con la bandiera delle rispettive nazioni. Il missile della strage portava la coccarda del tricolore italiano o forse quella di un altro Paese?

La Sesta Flotta americana avrebbe consegnato al giudice istruttore e solo pochi giorni fa una registrazione radar del 27 giugno 1980. In questo nastro ci sarebbero le

tracce di due aerei che puntano in direzione del Dc9 Itavia. Ieri abbiamo chiesto conferma all'ambasciata degli Stati Uniti. Risposta: «Rivolgetevi al comando Nato di Bagnoli». Abbiamo interpellato il comando Nato di Bagnoli. Risposta: «Rivolgetevi al comando della Sesta Flotta di Gaeta». Abbiamo interpellato il comando della Sesta Flotta di Gaeta. Risposta: un telefono che squilla a vuoto. Abbiamo interpellato il comando delle forze americane in Europa, a Londra. Risposta: un telefono che squilla a vuoto. Risultato: nessuna conferma e nessuna smentita.

Sulla posizione americana in questa vicenda occorre fare alcune riflessioni. La prima riguarda proprio la Sesta Flotta. Secondo la tesi ufficiale della Us Navy, al momento dell'abbattimento del Dc9 Itavia tutti i caccia erano sul ponte dell'unica portaerei nella rada di Napoli. E non erano in corso esercitazioni. Per otto anni i nastri

delle registrazioni radar effettuate dalla Sesta Flotta non sono stati consegnati al magistrato. Se ciò è accaduto solo in questi giorni, risulta incomprensibile il ritardo nella collaborazione alle indagini da parte americana. Se ciò non è ancora avvenuto, risulta incomprensibile la mancanza di collaborazioni da parte del Pentagono. O forse il nastro non fu richiesto?

Già nel 1982, John Transue, consulente di guerra aerea dello stesso Pentagono, dichiarò al «Corriere della Sera» e alla Bbc che la traccia rilevata dal radar di Ciampino apparteneva ad un caccia militare: «Certamente poteva esserlo». E che il caccia stava compiendo una classica manovra d'attacco: «Sì. E' assolutamente corretto sostenere questo».

John Transue, che accettò di rispondere alle domande dopo essere stato autorizzato dal Pentagono, non è mai stato ascoltato dai giudici. Ma già nel 1982, Transue

concluse che l'identificazione del caccia sarebbe stata assai complessa: «A meno che non si trovino altre registrazioni radar».

Se, dunque, nel 1982 un uomo del Pentagono veniva autorizzato a parlare di caccia e di missile, se è vero che sono state consegnate al giudice istruttore le registrazioni della Sesta Flotta, si dovrebbe poter concludere che gli Stati Uniti sono estranei alla strage. E questa tesi troverebbe conferma anche nella relazione della McDonnell Douglas, casa costruttrice del Dc9. La Douglas inviò in Italia i suoi esperti per accertare l'ipotesi del cedimento strutturale. Con la collaborazione dell'Intelligence americana, arrivò in una settimana alla certezza che l'aereo era esploso perché colpito da un missile. Questa relazione, riservata al vertice della Douglas, non è mai stata richiesta. E se richiesta in via ufficiale verrebbe negata.

Ufficiosamente, gli americani hanno sempre sostenuto

che non sarebbe stato corretto aprire un contenzioso tra l'Italia e un altro Paese su una questione tanto grave che non li riguardava direttamente. Il via a Transue e alla fuga di notizie sul missile sarebbe stato deciso solo per annullare le accuse della stampa italiana su un coinvolgimento della Sesta Flotta. Fuori gioco gli americani, si cominciò allora a parlare di una responsabilità francese. Di un Super Etendard decollato dalla portaerei Clemenceau e armato di missile modello Matra. Fu l'ipotesi che i francesi incassarono per un paio d'anni. Poi replicarono.

L'ambasciata di Francia uscì dal riserbo spiegando che al momento dell'incidente la portaerei Clemenceau era a Tolone; gli aerei della Clemenceau erano rientrati alla base di terra la sera precedente; la portaerei Foch era al largo di Tolone, impegnata in esercitazioni; gli aerei francesi non hanno comunque un raggio di imple-

go che potrebbe portarli fino ad Ustica. Precisazione che la Difesa italiana sposò incondizionatamente. Dimenticando che la Corsica è francese (ma anche l'ambasciata l'aveva dimenticato) e che in Corsica ci sono basi aeree da cui facilmente è possibile raggiungere Ustica e rientrare.

Con l'assoluzione degli americani e la parziale dichiarazione d'innocenza francese, tutti i sospetti si concentrarono (e si concentrano, con diversi scenari) sul Mig 23 libico.

Ma se è un fatto che il Dc9 è stato colpito da un missile, è anche scontato che ci sia stato almeno un caccia a lanciarlo. Questo vogliono logica, inchiesta in corso e perizie. C'è solo un modo per sfuggire lo spettro di questa strage. Quello scelto dall'allora capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, Lamberto Bartolucci. Che continua a ripetere: «Io al missile proprio non posso crederci».

Andrea Purgatori

Un Mig libico carico di misteri

Nel cono d'ombra del volo Itavia un trasporto d'armi anti Gheddafi

E' un'ipotesi sussurrata in ambienti autorevoli - Dopo aver lanciato il missile il caccia sarebbe stato abbattuto da chi proteggeva il viaggio «top secret» - Si ritorna così a quel relitto e a quel cadavere trovati 20 giorni dopo sulla Sila

DAL NOSTRO INVIATO

MARSALA (Trapani) — Stavano anche per scattare le manette per qualche ufficiale dell'Aeronautica militare a Marsala. Troppi «non so» e «non ricordo». Pronunciati davanti a un giovane sostituto procuratore che per sfortuna dei suoi interlocutori ha fatto l'allievo ufficiale proprio al Centro radar di Marsala.

Nel giallo di Ustica emerge un'accusa di reticenza impressa dalla magistratura di Marsala su silenzi, contraddizioni e ritardi individuati all'interno del Centro operativo del «Trentacinquesimo gruppo» dell'Aeronautica che per simbolo ha un moro con tanto di scimitarra. Siamo ai confini della bugia perché da questo Centro radar indicato dalla Difesa come l'unica fonte autorizzata a collaborare con i giudici non è mai uscito l'ordine di servizio originale con i nomi e i cognomi di ufficiali, sottufficiali e avieri addetti alle consolle del radar la sera del 27 giugno 1980.

Due anni fa ai giudici romani, attraverso i carabinieri di Marsala, l'Aeronautica fornì un elenco di sei addetti. Interrogati, dissero di non aver visto e sentito alcunché quella sera. Alcuni mesi fa, dopo la diretta Tv di «Telefono giallo» con la telefonata di un anonimo aviare al quale i superiori del Centro avrebbero tappato la bocca, apre un filone dell'inchiesta il sostituto Giuseppe Salvo.

E' un magistrato con la faccia da ragazzo, maglietta polo sotto una giacca casuale a grandi quadri. E' curioso. E

si muove disinvolto non solo perché ha alle spalle un capo ancora più curioso, il procuratore della Repubblica Paolo Borsellino, ma anche perché quel Centro lo conosce bene avendo comandato lì per alcuni mesi le squadre di sorveglianza armata.

Così, dopo la trasmissione di Corrado Augias, Salvo si mette a scavare e sgrana gli occhi quando i carabinieri gli dicono di avere già passato,

più di un anno prima, l'elenco dei «sei addetti» ai giudici romani. «Sei?». Troppo pochi. E chiama il comandante del Centro, il tenente colonnello Vincenzo De Angelis. Comincia così un balletto di «non so» e «non ricordo» concluso con il deposito di un elenco di 15 uomini in servizio quella sera.

A Marsala l'esplosione del DC9 non poté essere «vista» dal radar perché di mezzo c'è Monte Erice. E quattro minuti dopo, quando sarebbe stato interessante scrutare le scie degli oggetti non identificati, cioè dei missili o degli aerei in movimento nella stessa zona, scattò l'esercitazione «Sinadex». Un war-game di otto minuti. Peccato che l'unica postazione radar autorizzata dalla Difesa a fornire notizie sia stata l'unica che non poteva darne. Per esempio, a differenza della base Nato di Licola, come i

bene informati dicono al sostituto Salvo.

Adesso i dubbi rimbalzano da Marsala a Roma e il giudice Vittorio Bucarelli ai carabinieri chiede di sequestrare il «fonetico manuale», cioè il librone sul quale si registrano a mano le tracce «viste» dal radar, e di interrogare tutti gli addetti ai settori chiave del Centro in servizio dal 20 giugno al 20 luglio 1980.

L'indagine si sposta così su 40 persone, alcune delle quali sono ormai fuori dall'Aeronautica o non più in servizio a Marsala. Siamo al tentativo di ricostruire la composizione della «forza» di quella sera attraverso una inchiesta che incredibilmente si sta facendo ad otto anni dalla tragedia. Venti gli ufficiali e sottufficiali ascoltati fino a ieri.

Il giallo rischia di diventare un romanzo: a Marsala circola anche un'ipotesi da ricon-

durre al traffico internazionale di armi e ad un aereo in volo quella notte sulla scia del DC9. Uno stratagemma per evitare che il misterioso carico fosse scrutato da radar nemici. Un modo singolare per attraversare il Tirreno, balzare poi sempre più a sud e raggiungere un imprecisato aeroporto del Nord Africa rifornendo di armi gli ufficiali di Tobruk in quel periodo in rivolta contro il leader libico Gheddafi. Una rivolta successivamente stroncata.

L'ipotesi sussurrata in ambienti autorevoli trasforma le rotte aeree civili nelle piste polverose di un moderno Far West dove un Mig libico sarebbe stato lanciato per bloccare l'aereo diretto ai ribelli di Tobruk colpendo però il DC9 Itavia con 81 persone a bordo.

Un errore subito pagato dal pilota del Mig, abbattuto

pochi minuti dopo da chi proteggeva il trasferimento del carico di armi. E, infatti, un Mig libico viene trovato venti giorni dopo sulla Sila, nelle campagne di Castelsilano, dove il medico condotto si limita a un sommario esame del cadavere del pilota «in avanzato stato di decomposizione». Un particolare che accende la curiosità di un magistrato pronto a far riesumare la salma scoprendo, sulla base di una perizia, che la morte risale a venti giorni prima e non al 18 luglio del 1980.

Ecco voci forse infondate ma amplificate dai silenzi degli addetti ai lavori, dalla faticosa lettura del miope tracciato radar di Ciampino, mentre altri nastri restano top secret. Quello di Licola non sarebbe l'unico. Una prova che il «capitolo del radar» non è affatto chiuso. La smagliatura più vistosa sta

proprio a Marsala, dove il procuratore Borsellino si lamenta di aver ricevuto finora dall'Aeronautica solo copie a ricalco e non documenti originali: «L'ordine di servizio ancora non si trova».

Particolari appresi con irritazione dagli ufficiali impegnati lassù in collina, all'interno di una vasta area circondata da reticolati: «Timpano d'Oro».

Un contadino scruta i cronisti che s'arrampicano controllati dalle telecamere e dà il benvenuto storpiando il nome della contrada. Guarda i «palloni» e sorride: «Ecco "Timpano d'Oro"». L'ironia non smorza la tensione del comandante, il tenente colonnello De Angelis, cortese ma lapidario: «Abbiamo dato alla magistratura tutto ciò che potevamo dare, anzi che avevamo. Nastri e documenti».

Felice Cavallaro.

Ecco perché è probabile che quell'enigma rimanga

Un intreccio dal quale è difficile ricavare linee coerenti - Azzardata l'ipotesi di una congiura del silenzio

Se, come è augurabile, i sospetti che in questi giorni hanno colpito l'Aeronautica militare italiana si rivelassero infondati, per risarcire sul piano morale le Forze armate non basterebbero delle semplici scuse da parte di chi ha sollevato il caso. Se, al contrario, si riuscisse ad appurare che per otto lunghi anni un'azione di copertura e di depistaggio è stata in tutto o in parte organizzata per nascondere la verità sulla tragedia di Ustica il processo alle responsabilità non potrebbe limitarsi a investire qualche generale in pensione. La ricostruzione del Tg1 contiene due subordinate. Il DC9 dell'Itavia fu colpito da un missile sparato da un caccia italiano sia pure con le insegne Nato. A provocare il disastro fu invece un aereo non italiano (ma in questo caso è possibile che la nostra aviazione non avesse visto nulla?). Nei due casi per un certo numero di ministri e vertici militari sarebbe difficile dire: io non sapevo, io non fui messo al corrente. Ma queste sono solo ipotesi. I fatti al momento apparvero assai più scarni e neutri. Per quanto riguarda le eventuali responsabilità politico-militari occorre distinguere tre fasi.

Gli anni della P2

Quel 27 giugno 1980 presidente del Consiglio era il democristiano Francesco Cossiga, ministro della Difesa il socialista Lelio Lagorio, mentre ai Trasporti sedeva un altro socialista, Rino Formica. Capo di Stato maggiore

dell'Aeronautica era il generale Lamberto Bartolucci che ricoprì quella carica fino all'ottobre '83. Capo di Stato maggiore della Difesa era l'ammiraglio Giovanni Torrisi il cui nome fu poi trovato nelle liste della loggia massonica P2. Erano infatti gli anni del piduismo trionfante, Licio Gelli aveva amici dappertutto e in particolare nelle gerarchie militari e della sicurezza dello Stato. Capo del Sisde era il generale dei carabinieri Giulio Grassini, capo del Sismi il generale Santovito, tutti e due registrati negli elenchi del venerabile. E a proposito di Santovito (deceduto qualche anno fa) nessuno è mai riuscito a sapere come mai ventiquattro ore dopo il disastro di Ustica egli sentì il bisogno di rivolgersi con un fonogramma urgente al capo dei servizi segreti francesi (si disse che le informazioni richieste riguardavano i movimenti in quella tragica notte della portaerei Clemenceau, ma nessuno può confermarlo).

La seconda fase scatta nel 1986, quando Cossiga, diventato presidente della Repubblica dà una improvvisa svolta alle indagini con una lettera inviata all'allora presidente del Consiglio Bettino Craxi dove si parla di silenzi «intollerabili» e si chiede che su Ustica sia fatta piena luce. Della questione si occupa Amato, in quel periodo sottosegretario alla presidenza, che alla televisione dichiara: «La verità c'è, ma è chiusa nei cassette».

La terza fase è quella attuale: a Palazzo Chigi siede un presidente del Consiglio, De Mita, che sulla

vicenda si muove con cautela ma senza accettare a scatola chiusa nessuna risposta, neppure quelle dei militari tanto è vero che chiede al ministro della Difesa, che ora è il liberale Valerio Zanone, di approfondire le indagini. Fanno scalpore le dichiarazioni di Amato (ora ministro del Tesoro) sempre convinto che qualcuno stia nascondendo qualcosa. Riemerge l'ex ministro Lagorio con affermazioni ambivalenti: «I vertici militari mi assicurano che nessun aereo stava nella zona. Continuo a credere che sia vero. Altrimenti lo scandalo sarebbe enorme». Come dire, una presa di distanza dalle conclusioni che gli furono recapitate sul tavolo ministeriale otto anni fa.

Contrasto politico-militari

Da tutto questo intreccio è difficile ricavare linee coerenti (per esempio un interesse politico democristiano a mettere in difficoltà i socialisti e viceversa). Ed è anche azzardato immaginare una congiura del silenzio che abbia vincolato per tanto tempo tante persone (non solo ministri e generali ma anche piloti, ufficiali e controllori dei radar). Né è pensabile che la verità possa saltare fuori dal contrasto politico-militari, comunque destinato a rientrare perché la carriera dei secondi dipende troppo dalle decisioni dei primi. Ecco perché è probabile che il mistero di Ustica (in mancanza di una prova clamorosa e inattaccabile) resti tale.

Antonio Padellaro

Porta e Pisano ammiraglio e pilota al posto giusto nel momento giusto

La tragedia di Ustica ha portato, come effetto collaterale, un ravvicinamento fra Marina e Aeronautica, due forze armate che sino a un paio d'anni fa si guardavano in cagnesco per rancori risalenti agli anni Venti, acuitisi durante la guerra e culminati col litigio, a tratti inverecondo, per l'aviazione imbarcata. All'inizio dell'anno l'inimicizia sembrava rinfocolata da una puntata esplorante del generale Franco Pisano verso la più alta carica militare, lo Stato maggiore Difesa, il cui capo, il generale dell'Esercito Riccardo Bisogniero, stava per essere sostituito perché era imminente il suo passaggio in ausiliaria per limiti di età.

La Marina, convinta che in base alla regola Emea (iniziali delle forze armate indicanti la successione ai vertici) fosse il suo turno, cominciò a dare segni d'irrequietezza e lasciò trapelare la sua irritazione attraverso una nota Ansa. Il suo candidato era l'ammiraglio Mario Porta, allora segretario generale della Difesa e direttore degli armamenti.

Alla fine la Marina vinse, come era giusto, anche se sarebbe altrettanto giusto cambiare la legge che manda in ausiliaria i generali a tre stelle dell'Armi — col pretesto che devono essere idonei al volo — tre anni prima di quelli delle altre due forze armate, cioè a 60 anni. Ciò consentirebbe a Pisano di arrivare al massimo incarico anche dopo il turno dell'esercito.

Il profilo di carriera per entrambi è stato alto (addetti militari al posto giusto, l'ammiraglio (Washington) e anche nel momento giusto (Saigon 1968) il pilota Pisano è abilitato su 24 tipi d'aerei diversi. Hanno comandato i reparti e le navi migliori: incrociatore «Vittorio Veneto», 2ª divisione e squadra navale l'uno; 154º gruppo, 6º stormo e 1ª Regione aerea il secondo, che è anche stato sottocapo di Sm della Difesa.

Come carattere sono molto gioviali, arguti e disponibili verso la stampa (forse ora sarebbe meglio dire «erano»). Ho visto Pisano con gli occhi lucidi ancora tre ore dopo la cerimonia funebre per il trigésimo della tragedia di Ramstein e delle Frecce, di cui fu capo per primo nel 1961.

Gianfranco Simone

«Il governo nomini una commissione d'inchiesta»

ROMA — Il Comitato per la verità su Ustica vuole che De Mita nomini una commissione d'inchiesta governativa. Il giudice istruttore precisa che le perizie sono ancora in corso ed ogni ipotesi è ancora priva di riscontri obiettivi. Domani il Consiglio dei ministri affronta il caso del Dc9 Itavia e il ministro della Difesa dovrebbe fare una relazione sugli ultimi accertamenti richiesti da De Mita. Il governo potrebbe prendere ancora tempo (tanto sono già trascorsi otto anni e mezzo) ma potrebbe anche per la prima volta scegliere di spazzare via alcune delle ipotesi marginali.

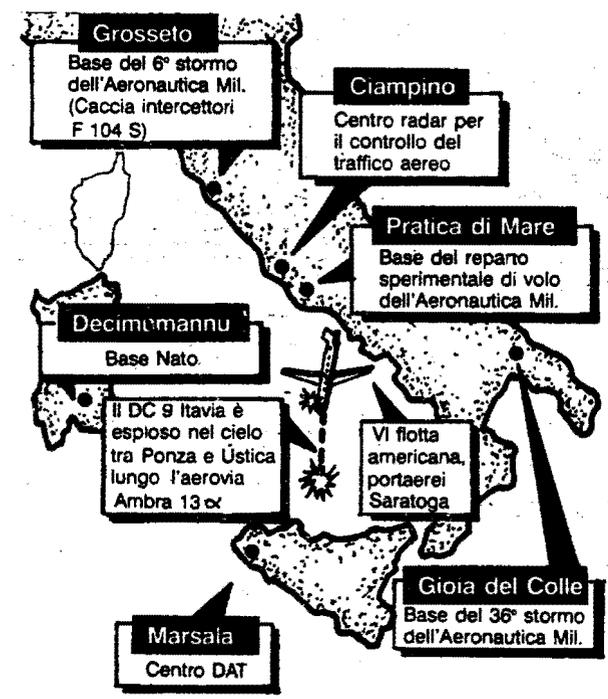
Vittorio Bucarelli, giudice istruttore della Procura di Roma, ha dichiarato ieri: «In merito alla vicenda del disastro aviatorio di Ustica, la cui istruttoria penale è da me condotta, mi vedo costretto a rompere il riserbo che ho sempre tenuto affinché il mio silenzio non venga interpretato come avallo dell'una o dell'altra delle ipotesi che di volta in volta vengono da più parti formulate. Il segreto che vige sulla vicenda oggetto di istruttoria penale mi consente, però, di dichiarare che gli accertamenti peritali da me disposti sono tuttora in corso di espletamento, ma non lontani dall'essere conclusi».

La dichiarazione del giudice non sembra

preoccupare troppo il Tg 1. Questa sera il settimanale «Sette» torna ad occuparsi della strage di Ustica con nuovi elementi che arricchirebbero (per confermarla) la tesi del caccia Nato (e quasi certamente italiano).

Ieri si è riunito il Comitato per la verità su Ustica, presieduto dal senatore Francesco Paolo Bonifacio, ex presidente della Corte Costituzionale. «In una certa misura, le polemiche di questi giorni hanno un risvolto positivo, perché fanno crescere nell'opinione pubblica la richiesta forte della verità. Una verità alla quale ormai nessuno si può sottrarre», afferma Bonifacio. Che aggiunge: «E' necessario che il Consiglio dei ministri immediatamente decida l'apertura dell'inchiesta, sotto la responsabilità dello stesso presidente del Consiglio».

La polemica di tutti contro tutti intanto monta. Rino Formica, ministro del Lavoro e ministro dei Trasporti nel 1980 attacca duramente «Panorama» che lo accusa di aver apposto prima la tesi del cedimento strutturale e poi quella del missile. «L'autore dell'articolo — dice Formica — è incerto di nome e soprattutto di mestiere, poiché non si documenta e scrive fesserie a ruota libera».



Buio totale per tredici minuti

Dal nastro radar sarebbe sparito l'intero abbattimento del DC9

Il nuovo blackout (fino a ieri si parlava di 8 minuti) andrebbe da 53 secondi prima dell'incidente a 4 minuti dopo - Oggi la questione arriva in Consiglio dei ministri - Forse sarà costituita una Commissione d'inchiesta

ROMA - Costretti all'angolo da un bombardamento di interrogativi, indignati ma testardi nel rispetto della consegna del silenzio, i generali hanno incassato una nuova dose di elementi che provrebbero la strage per errore nel cielo di Ustica. Ieri sera, TG 1 Sette ha riproposto l'ipotesi del radiobersaglio sfuggito al controllo, del caccia Nato (e quasi certamente italiano) che lanciò il missile, della maldestra operazione per occultare le prove di una colpevolezza che i militari negano col furore delle parole del capo di Stato Maggiore della Difesa, l'ammiraglio Mario Porta.

Oggi la questione va in Consiglio dei ministri. De Mita costituirà una Commissione d'inchiesta governativa? E' una possibilità che non viene esclusa negli ambienti di Palazzo Chigi. Anche per mettere un freno alla polemica politica che monta. Ieri la «Voce Repubblicana» ha nuovamente espresso completa fiducia nelle dichiarazioni d'innocenza del generale Franco Pisano (capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica). I socialisti (e per tutti ha parlato Craxi) insistono che l'obiettivo principale resta quello della verità e della giustizia.

Il TG 1 ripropone la tesi di una settimana fa. A colpire il DC9 Itavia fu un missile lanciato, con ogni probabilità, per abbattere un radiobersaglio (Drone), durante una esercitazione. Alla fine degli anni Settanta, l'Aeronautica militare italiana ricevette undici radiobersagli costruiti dalla Beechcraft di Wichita (Kansas); modello 1088, sigla AQM 37 A. Si tratta di cilindri della lunghezza di circa otto metri, lanciati da un aereo-madre, che superano fino a tre volte la velocità del suono. Volano a media altitudine, possono manovrare lateralmente e possiedono un sistema di inabissamento programmato.

Sembra confermato che qualcuno cercò di cancellare la coccarda tricolore da una delle due alette del radiobersaglio ripescato a Baia Domizia. I periti nominati dal giudice istruttore avrebbero accertato la manomissione, attribuendo all'Aeronautica militare la paternità del frammento. E' invece sparita la seconda aletta, ripescata il 18 agosto del 1980 presso Lipari. Il frammento, consegnato ad un colonnello del 41 Stormo dell'Aeronautica militare italiana non c'è più. Resta una foto. Ed è già qualcosa. Perché se queste prime indiscrezioni dei periti verranno confermate, risulterà più difficile sostenere che le nostre Forze armate sono estranee alla strage.

Ma la novità sconcertante riguarda ancora una volta Marsala. Il grande pasticcio del centro della Difesa aerea territoriale, su cui l'Aeronautica è pronta a garantire trasparenza, si fa grave. Sparito l'ordine di servizio dell'esercitazione, sparito il «librone del plotting» (dove si riportano manualmente le tracce rilevate) e buco nella registrazione radar che, dagli otto minuti di cui si è parlato fino ad oggi, diventerebbe di ben 13 minuti. Le indiscrezioni e poi la relazione ufficiale della Commissione d'inchiesta tecnico-formale Luzzati, confermarono che a Marsala non si registrò nulla tra le 21,04 e le 21,12 del 27 giugno 1980.

Adesso si scopre (e una parola definitiva dell'ammiraglio Porta è il meno che ci si possa attendere) che invece il nastro del centro Dat di Marsala presenta un buco a partire da 53 secondi prima dell'incidente e per i successivi 4 minuti. Che sommati agli altri 8, risulta appunto di ben 13 minuti di buio totale su cui diventa lecita ogni ombra di sospetto, reticenza, copertura, depistaggio. Se l'indiscrezione trovasse conferma, vorrebbe dire che tutta la fase dell'abbattimento del DC9 è spari-

ta. E ancora più imbarazzante risulterebbe la dichiarazione d'innocenza dell'Aeronautica militare.

Anche ieri abbiamo cercato di avere dalla Sesta Flotta una conferma sulla consegna al giudice istruttore di una seconda registrazione radar (quella della portaerei della US Navy in rada a Napoli la sera dell'abbattimento del DC9). La telefonata dal portavoce del comando della Sesta Flotta non è arrivata. È arrivata invece la smentita indignata dell'ambasciatore libico che contesta l'ipotesi del Mig 23 come responsabile della strage. «Chi scrive cose come quelle che accusano la Libia vuole

ingannare il popolo italiano, dato che, a quanto pare, ci sono tutti gli elementi concreti per giungere alla verità», afferma Abdulrahman Shalgam.

E l'avvocato Romeo Ferrucci, uno dei legali di parte civile delle vittime del DC9 Itavia, ritorna nella polemica sulle mezze verità con una dura dichiarazione: «Le polemiche sulla sciagura di Ustica devono far crescere una spinta poderosa alla ricerca della verità, ricerca alla quale a questo punto nessuna istituzione può venire meno senza sottrarsi a un preciso dovere di rispetto della democrazia». La battaglia è aperta, su tutti i fronti.

E c'è chi non esclude da parte militare un ricorso alla magistratura contro la versione proposta dal TG 1.

Andrea Purgatori

«Se si trattò di un missile straniero penserei al terrorismo internazionale»

L'ammiraglio Torrisi, travolto dallo scandalo P2: «Forse peccammo di ingenuità ma allora tutto il Paese accettò l'idea di un cedimento strutturale» - «Avevo avuto il minimo sospetto sarei intervenuto»

ROMA — «A quell'epoca, non fummo nemmeno sfiorati dal sospetto che il DC9 Itavia fosse stato abbattuto da un missile», racconta l'ammiraglio Giovanni Torrisi, che il 27 giugno 1980, il giorno della tragedia, rivestiva la carica di capo di Stato Maggiore della Difesa. Torrisi, che sarebbe stato poi travolto, e costretto a dimettersi, dall'uragano P2, e che ha oggi 71 anni, aggiunge: «Forse peccammo di ingenuità, ma a quell'epoca tutto il Paese accettò l'idea di un cedimento strutturale dell'aereo, che in passato aveva già manifestato alcune magagne».

— Ma oggi, col senno del poi, lei ammetterebbe che accantonando sin dall'inizio l'ipotesi del missile, italiano o straniero, i vertici delle Forze armate, lei compreso, hanno preso una solenne cantonata. Non è così?

«Col senno del poi forse è stato un errore, ma nessuno di noi all'epoca pensò a una manfrina orchestrata per nascondere un errore di un nostro pilota. E, ancora oggi, mi rifiuto di credere a una ipotesi del genere. Come si fa a immaginare che ci sia stata una connivenza che parte dal capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e arriva sino al maresciallo di guardia al centro radar di Marsala, che quella sera registrò un buco di otto minuti apparentemente inespugnabile, mentre il DC9 stava precipitando? Come si fa a pensare che qualcuno ordini a un maresciallo di guardia al radar un buco di otto minuti, per depistare le indagini? Come si fa a pensare ad una grottesca messa in scena, orchestrata da un misterioso burattinaio? Creda a me: è assurdo immaginare congiure del genere».

— Ma a quell'epoca nessuno di voi pensò ad un missile, sparato per errore?

— Onestamente no, come ho spiegato sei o sette mesi fa quando fui convocato dal giudice Bucarelli. Certo, in questa vicenda ci possono

essere state delle leggerezze, ma in quel momento non ci passò nemmeno per la testa l'idea che potesse trattarsi di un missile. L'unico fatto strano è il vuoto di otto minuti che si verificò, la sera della tragedia, al centro radar di Marsala. Secondo me, questo buco nero è stato determinato da una leggerezza del personale di servizio che, nel cambiare il nastro, ha lasciato scoperto un vuoto di otto minuti. E questo vuoto, purtroppo, non ci permette di accertare cosa è successo in quel momento. Ma non si tratta di un complotto: questa leggerezza, questa disattenzione, rientra in un modo, un po' all'italiana, di fare la guardia».

— Quindi, ai vertici delle Forze armate, nessuno di voi pensò ad un missile, italiano o straniero.

«Io non mi occupai diretta-

mente della vicenda perché i dati in possesso dell'Aeronautica furono trasmessi direttamente al ministero dei Trasporti, retto da Formica, che stava conducendo l'inchiesta. Ma se avessi avuto il minimo sospetto, sarei intervenuto con estremo vigore».

— Ma se il missile non era italiano, ci si può chiedere, come è possibile che un aereo di linea sia abbattuto da un aereo straniero, senza che le Forze armate se ne accorgano?

«A quell'epoca la rete radar italiana era una specie di gruviera, piena di buchi. Venti giorni dopo la caduta del DC9 Itavia c'è stato l'episodio dell'aereo libico caduto nella Sila, senza che nessuno si accorgesse del suo passaggio. Si ricorda di quel ragazzino che, col suo aereo da turismo, è riuscito ad arrivare sino alla Piazza rossa?»

lanciato da un aereo Nato, lei pensa che il Paese interessato avrebbe potuto nascondere la verità?

«Io credo che sia gli americani sia gli inglesi non ci avrebbero mai nascosto una cosa del genere mentre le navi francesi, quella sera, erano alla fonda a Torre. Quindi, se il DC9 è stato abbattuto da un missile straniero, sarei portato a pensare ad un atto di terrorismo internazionale».

— Proveniente da quale Paese?

«Non so proprio».

— Ma, all'epoca della tragedia, il Sismi, il servizio segreto militare, non prese nemmeno in considerazione l'ipotesi del missile straniero?

«No, non se ne discusse neppure, ma non per superficialità. Questa tragedia fu considerata un semplice incidente, come un disastro ferroviario, e nessuno pensò ad un fatto militare. L'Aeronautica inviò tutte le carte in suo possesso al ministero dei Trasporti come un fatto amministrativo, di pura "routine". Se avessimo avuto il minimo sospetto ne avremmo parlato col ministro della Difesa dell'epoca, Lagorio, e avremmo fatto l'ira di Dio per appurare le cause della tragedia. Invece, tutto sembrava così lontano dall'ipotesi del missile che ci orientammo subito verso la tesi del cedimento strutturale».

— Ma il generale Rana, che a quell'epoca dirigeva il Registro aeronautico italiano, confidò a Formica che probabilmente si trattava proprio di un missile. Come mai i vertici delle nostre Forze armate scartarono subito questa possibilità?

«Forse il generale Rana aveva la palla di cristallo ma, se è stato un missile, non è partito certo da un aereo italiano. Quella sera tutte le nostre navi erano alla fonda, e nessun nostro aereo è tornato alla base con un missile in mano».

Gianfranco Ballardini

DC9, la pista è sempre più straniera

Zanone esplicito sull'innocenza della nostra Aeronautica

Nonostante le smentite e le precisazioni di Francia, Stati Uniti, Libia, Gran Bretagna, Grecia e Israele, l'ipotesi che un missile non italiano abbia causato la tragedia diventa attendibile

ROMA — L'ambasciata di Francia precisa che «nessuna unità militare francese ha operato, né lanciato missili nella zona di Ustica il 27 giugno 1980». L'ambasciata americana rilancia la dichiarazione del comando delle forze americane in Europa secondo cui tutte le attività aeronavali erano cessate prima della strage del Dc9 Itavia. I libici hanno già replicato, sdegnati. Risposte negative anche da britannici, greci e israeliani. Ma la decisione presa dal governo (costituzione di una commissione d'indagine per accertare eventuali responsabilità internazionali) ripropone l'ipotesi del missile straniero.

C'è un altro dato su cui si attende conferma. La Sesta Flotta avrebbe consegnato recentemente al giudice istruttore una registrazione radar effettuata dalla portaerei che si trovava nella rada di Napoli la sera dell'abbattimento del Dc9. Su questa registrazione ci sarebbero le tracce di due caccia in avvicinamento all'aereo civile.

La notizia non è stata smentita. Ma dal comando delle forze armate americane in Europa non è nemmeno arrivata una precisazione. E l'ambasciata degli Stati Uniti attende elementi, per poter uscire dal «no comment» che da otto anni oppone ad ogni richiesta di dati sulla strage di Ustica.

Si delinea uno scenario. Che nel 1980, subito dopo l'abbattimento del Dc9, qualcuno abbia avanzato sospetti su un Paese straniero (forse non alleato). Che in mancanza di prove (carenza di registrazioni radar sommata a repentinità dell'avvenimento), si sia deciso di lasciare la soluzione del caso sulle spalle della magistratura. Questo per l'impossibilità di aprire un contenzioso internazionale senza elementi concreti, senza evidenze sulla responsabilità di una aviazione da guerra di un Paese che si affacci sul Mediterraneo o che in acque internazionali e senza alcuna comunicazione stava effettuando esercitazioni o altro tipo di missioni.

Le affermazioni del ministro della Difesa Zanone sono esplicite sull'innocenza delle nostre forze armate, circa una loro responsabilità diretta nella strage di Ustica. Più caute le sue risposte sul possibile coinvolgimento di «soggetti stranieri». Ve-

diamo cosa ha detto Zanone nella conferenza stampa dopo il Consiglio dei ministri.

— Gli elementi forniti dal Tg Uno vengono dunque smentiti?

«In realtà, molti di questi dati erano già noti. Alcuni erano stati anche oggetto delle comunicazioni al Consiglio dei ministri del 24 giugno. Comunque, anche su questo, sugli elementi apparsi nella trasmissione televisiva ho dato le informazioni necessarie al Consiglio dei ministri. Non ne parlo ora qui perché intendo rispondere alle interrogazioni parlamentari quando la Camera si riunirà per ascoltarci».

— Quando sarà costituita e da chi sarà composta la commissione?

«Questo dipende dalla presidenza del Consiglio. Comunque, credo che sarà una cosa rapida».

— C'è il problema delle tracce radar di Marsala. Finiscono 53 secondi prima del momento dell'incidente o quattro minuti dopo?

«La versione secondo la quale si dispone della registrazione radar fino a quattro minuti successivi al momento del disastro non è del ministero della Difesa. Ma è la versione data dalla Commissione tecnica del ministero dei Trasporti fin dal 1980. E a quella io mi attengo».

— Ritiene che ci siano altri elementi utili che sarà possibile raccogliere per far luce sulla vicenda di Ustica?

«Francamente, noi abbiamo raccolto tutti i dati di cui da parte nostra si potesse disporre ad otto anni dall'evento».

— Perché solo otto anni dopo nasce questa commissione?

«In questi otto anni c'è stato un continuo sviluppo delle ricerche, ci sono stati dibattiti parlamentari, ci sono state attività governative. Tutto questo è un problema che riguarda i miei predecessori. Però, per onestà debbo dire che in questi anni si è sempre cercato di arrivare

ad una conclusione».

— Esclude eventuali responsabilità di Paesi esteri dell'area mediterranea?

«L'ho già dichiarato più di una volta, il 24 giugno e successivamente riferendomi alle dichiarazioni fatte in proposito da altri Paesi. Il ministero della Difesa non può certo avviare ulteriori ricerche. Quelle compiute dai nostri servizi di informazione non hanno mai consentito di appurare nulla in contrasto con le dichiarazioni ufficiali di altri Paesi. Perciò, penso che l'indagine che viene attivata dal presidente del Consiglio possa avvalersi di maggiori strumenti anche a questo fine».

Ieri, in serata, dagli ambienti dell'aeronautica si è appreso che il 27 giugno 1980 le attività di volo dell'aeronautica militare italiana e di altre forze aeree straniere della base di Decimomannu in Sardegna si erano concluse alle 19.30. Un'ora e mezzo prima della strage (le 20.58).

Andrea Purgatori

Zanone nega ogni responsabilità dell'Aeronautica e De Mita vara nuovi accertamenti

Ustica, ora indaga anche il governo

Tempestoso Consiglio dei ministri, Formica se ne va

ROMA — Il ministro della Difesa dichiara che le forze armate italiane (e non straniere) sono estranee alla strage di Ustica. Il presidente del Consiglio accetta di costituire una Commissione d'indagine (e non d'inchiesta) per accertare eventuali responsabilità internazionali.

Il magistrato precisa (e non smentisce) che l'ipotesi del radiobersaglio è una delle tante su cui i periti lavorano. Nel tentativo di fare chiarezza e in attesa del verdetto del giudice, si propongono dunque nuovi interrogativi. Insoluto rimane il quesito di fondo: se un missile ha abbattuto il DC9 Itavia, chi lo ha lanciato?

«Dai dati che ho raccolto, risulta che le forze armate italiane non possono avere causato il disastro di Ustica», dice Zanone. Sono le

15.25 e dal cortile di Palazzo Chigi si leva un coro rabbioso per il secondo palo della Roma contro il Partizan.

Valerio Zanone è accerchiato da telecamere e registratori, nella saletta delle conferenze stampa: «Ho piena fiducia nelle forze armate — spiega — che in questo caso, come sempre, mi hanno dato la più leale collaborazione e hanno dato prova di dedizione al proprio dovere. La lealtà delle forze armate è fuori discussione e comprende il dovere di fornire ogni possibile concorso all'azione della giustizia».

La riunione è appena terminata. Rino Formica, socialista e ministro del Lavoro (ai Trasporti nell'anno della strage), ha invece lasciato il Consiglio già da un paio d'ore. Se ne è andato via in taxi, agitando il braccio destro nell'aria fresca: «Devo

correre al ministero». Non aveva un'espressione serena.

Il dibattito su Ustica ha fatto innervosire anche il repubblicano Battaglia, ministro dell'Industria. Se l'è presa con Zanone, con la leggerezza dei giornali e della televisione di Stato, si è schierato a fianco dei militari. E' tutta la settimana che i repubblicani intervengono per difendere le forze armate.

Zanone annuncia: «Ho proposto al presidente del Consiglio di attivare una nuova indagine che, senza interferire sull'istruttoria giudiziaria in corso, sia spe-

cificamente diretta a esaminare, coordinare e valutare tutti gli elementi raccolti dal ministero della Difesa e da altre amministrazioni alla luce di un completo quadro dei dati raccolti e ulteriormente acquisibili in campo internazionale».

Gli viene chiesto: l'indagine nasce da sfiducia del governo nell'Aeronautica? E il ministro della Difesa, di getto: «Significa esattamente il contrario. Il governo ha dichiarato che la lealtà delle forze armate è fuori discussione e che quindi gli elementi acquisiti non sono oggetto di discussione».

Forse non ci fidiamo più di quanto ci hanno raccontato gli alleati? E Zanone: «Ripeto, si attiva un'indagine per raccogliere elementi utili». Ma la trasmissione del Tg Uno accusava l'aeronautica di non aver fornito gli elen-

chi degli addetti al radar di Marsala... Zanone perde la pazienza: «E' ora che si smetta di accusare l'Aeronautica. Di accuse ingiuste, in tutti questi giorni, se ne sono ascoltate anche troppe».

Il ministro della Difesa lascia Palazzo Chigi. E davanti al cancello trova i radicali con un cartello: «Fuori la verità». Per oggi è fissato l'appuntamento a Montecitorio.

Il ministro sembra tranquillo. Ieri sera è andato al Quirinale, per fornire a Cossiga tutti gli elementi portati in Consiglio. Meno tranquillo è Formica. Ha abbandonato la riunione di governo per contestare il metodo seguito da De Mita, che dopo aver annunciato la costituzione della Commissione d'indagine non ha aperto un dibattito per ascoltare l'opinione dei ministri.

Andrea Purgatori

Un'analisi tecnica riguardo alle cause della tragedia del 27 giugno 1980

Tre nuovi dubbi nel caso Ustica

Lacunose le ipotesi sul comportamento del missile

Perplessità sul tipo di ordigno, sul punto del DC 9 colpito e sulle modalità di impatto - Una inquietante possibilità: un combattimento tra caccia francesi e libici non rilevato dalla nostra rete radar

MILANO — La tesi dell'abbattimento del Dc9 I-Tigi nel cielo di Ustica con un missile Sidewinder del tipo allora in servizio nell'aeronautica militare italiana, è discutibile. A quell'epoca gli F-104S Starfighter dei gruppi intercettori erano armati solo con i Sidewinder Alm-9 nella versione migliorata prodotta per la Nato da un consorzio capeggiato dalla Bodenseewerk Gerätetechnik.

Secondo la versione presentata giorni fa da Tg1 Sette, il missile avrebbe sfiorato un aerobersaglio (in inglese, «drone», ossia calabrone), il quale lo avrebbe evitato grazie alla sua manovrabilità. Sfiato il «drone», il missile sarebbe stato attirato, mediante la propria testa cantante a infrarossi, verso il riflesso del sole sulla prua del velivolo.

Primo punto: non si può ritenere che un Sidewinder lanciato possa sfiorare (che significa toccare leggermente) qualcosa senza esplodere. Invece ha una spoletta di prossimità che «sente» mediante un impulso radio il bersaglio a una distanza prestabilita, qualche metro, e subito esplose, investendo con le schegge il bersaglio stesso.

Secondo punto: non si può pensare che a quella quota, dove la temperatura era di almeno 40 gradi sotto zero, il sole, per di più al tramonto, possa scaldare l'alluminio fino a far «preferire» al Sidewinder i ben più caldi ugelli di scarico dei motori del Dc9, posti notoriamente in coda. Il freddo è una condizione ideale per le teste cercanti a infrarossi; proprio quella del Sidewinder Nato Alm-9B Fgw Modell 2 della Bodenseewerk era stata migliorata con un apparato criogenico. Succede come in fotografia: maggiore è la distanza dal soggetto, più facile è la messa a fuoco.

Terzo punto: perplessità stavolta non tanto per il Tg1 quanto per qualche quotidiano: si è confuso l'Alm-9B con la versione «L», compar-

sa nella nostra aeronautica solo a metà degli anni Ottanta, per cui gli si è attribuita una portata di 12 chilometri invece che di 3.700 metri, come risulta da pubblicazioni non riservate. Quindi, dato che a quella altezza alle 19.58 solari del 27 giugno ci si vede ancora bene, il pilota del presunto aereo abbattitore avrebbe dovuto notare il Dc9, che è molto più grande di un «drone». Chi non ha un'ottima visione, anche crepuscolare, alle frequenti visite mediche, finisce a pilotare una scrivania, non un super-sonico che non perdona errori come lo Starfighter.

Se si accetta la smentita del comando Afsouth di Bagnoli, non c'era nessuna

esercitazione Nato, e quindi non si spiega perché il «drone» abbia dovuto essere lanciato da un Canberra, visto che quel tipo d'aerobersaglio è lanciabile da uno Starfighter, come dice il Jane's weapon System del 1979-80.

Notizie attribuite agli esperti hanno escluso invece gli Sparrow, a guida radar e quindi attirati non dal calore ma da una massa, meglio se metallica, che faccia tornare indietro le onde hertziane, solo perché le tracce d'esplosivo trovate sarebbero troppo poche rispetto alla quantità contenuta nella testata da 30 chili di questi missili. Ma dopo otto anni di permanenza in mare, come si può stabilire la quantità di esplosivo scoppiato, per di più a ottomila metri d'altezza?

Perciò si è puntato l'indice sul Sidewinder, che ha una testata bellica da 4,5 chili nella versione Alm-9B e di 11,2 nella Alm-9L, mentre quella da esercitazione è ancor più ridotta. Gli Sparrow non erano ancora operativi; allora li stava collaudando (o aveva finito di collaudarli da mesi) il Reparto Sperimentale Volo di Pratica di Mare. Qui ritorna l'obiezione dell'ora tarda.

Per quanto d'aspetto fantapolitico, l'ipotesi di un abbattimento del Dc9 perché trovatosi in mezzo a un com-

ttimento può essere presa in considerazione. Tra la base francese di Solenzara (Corsica), utilizzata dai Mirage F-1 per esercitazioni e rischieramenti operativi, e Ustica ci sono 450 chilometri, Tripoli ne dista invece 550. Sia i Mirage F-1 francesi, sia i Mig 23, sono armati entrambi di missili aria-aria a infrarossi o a guida radar (le teste sono intercambiabili) rispettivamente i Matra R.530 (con 27 chili d'esplosivo) e gli Atoll AA-2 (sei chili), che i russi copiarono dal Sidewinder.

A quell'epoca la rete radar di difesa aerea italiana era un colabrodo, per cui sarà ben difficile, al di là di complicità e di depistaggi immaginabili, arrivare alla verità.

Giauf franco Simone

Sull'abbattimento del DC9 si infittiscono le ipotesi mentre gli USA respingono le accuse di Gheddafi

Ustica, un cielo molto affollato

Identificati solo quattro dei 20 apparecchi in volo nel cielo della tragedia

Il magistrato incaricato dell'inchiesta dovrà stabilire a quali nazioni appartengono gli altri velivoli - Dovrebbe trattarsi di alleati dell'Italia - Sconcertante intervento dell'ex capo della Loggia P2, Licio Gelli, sulla vicenda

ROMA - Gli Stati Uniti smentiscono Gheddafi: non è stato un missile americano a centrare il DC9 Itavia. E ribadiscono di non aver mai consegnato una sola registrazione radar al giudice istruttore italiano (ma come mai?). La Farnesina tace, glissa sulle rivelazioni di Tripoli. Parla invece Licio Gelli, ex capo della Loggia P2. Avanza sospetti sulle possibili coperture militari nella strage di Ustica. Sospetti che prendono la forma di messaggi o avvertimenti, nello stile più caro al «venerabile» di Arezzo (ma il vertice delle Forze Armate non era regolarmente iscritto proprio alla P2?).

All'ombra del polverone delle accuse e delle polemiche velenose, che sembra fatto apposta per confondere le poche certezze di questa storia, ci sono però interessanti novità. Non è ancora la soluzione del giallo. Sono fatti. E sono questi: nei 45 minuti a cavallo dell'abbattimento del DC9 Itavia, almeno una ventina di aerei era in volo sul Tirreno.

Una ventina di tracce aggancciate dal radar e adesso finite in un elenco che potrebbe rappresentare la chiave del mistero. Il magistrato dovrà esaminare l'elenco, abbinare una nazionalità ad ogni velivolo. Capire dove era diretto, chi si trovava a bordo o chi avrebbe dovuto esserci.

È già possibile tentare qualche conto. Nel tempo compreso da questa indagine si sa che potrebbero essere stati individuati almeno due dei quattro aerei della nostra Aeronautica militare: un Piaggio PD808 del 14° Stormo, decollato da Pisa alle 20,15 e atterrato a Pratica di Mare alle 21,05 (sette minuti dopo la strage); un Breguet Atlantic del 30° Stormo, decollato da Elmas alle 19,30 e at-

terrato sulla stessa base alle 22,40. Gli altri due seguivano rotte interne: un Piaggio PD808 del 31 Stormo (Treviso/Linate); un DC9 del 31° Stormo (Ciampino/Linate).

Si sa anche che tra le venti tracce ci dovrebbero essere quelle di due aerei dell'Alj Malta, entrambi impegnati ad assistere il centro di controllo di Ciampino che disperatamente tentava di organizzare un ponte radio con il DC9 Itavia sparito dagli schermi (e il Breguet Atlantic perché non rispose alle chiamate di soccorso?).

Dunque, almeno quattro tracce su venti sarebbero già conosciute. Il discorso sulle rimanenti sedici è apertissimo. Alcune sono certamente assimilabili a voli di linea, orari delle compagnie civili alla mano. Ma altre presentano elementi di dubbio.

Infatti, nell'elenco che il magistrato esaminerà, ci sono voli privati o di Stato. C'è un Tupolev proveniente da Malta, ad esempio. Che non appartiene alla compagnia di bandiera dell'isola. Ma l'analisi va oltre. Almeno tre o quattro tracce apparirebbero ad aerei militari, con velocità superiore a quella di un velivolo di linea (850 chilometri l'ora in crociera) e quota più elevata (oltre diecimila metri).

La curiosità sta nel fatto che il codice abbinato a questi sconosciuti velivoli militari non avrebbe fatto scattare un allarme della nostra Difesa aerea territoriale. Come a dire che si trattava di velivoli appartenenti a nazioni amiche, alleate. E il problema del magistrato è adesso uno solo: chiedere alle fonti che possono dare informazioni certe, l'abbinamento tra codi-

ci e velivoli (dunque, nazionalità).

Potrebbero esserci delle sorprese. Si potrebbe scoprire che uno dei nostri vicini ha mentito (aveva in volo del caccia al momento della strage). O addirittura che su uno dei voli di Stato viaggiava o avrebbe dovuto viaggiare qualcuno che poteva essere il vero obiettivo della strage. Un uomo politico straniero? Ecco che si ripropone lo scenario di pura fantapolitica che comunque magistrato e periti non hanno mai voluto né potuto scartare.

L'inchiesta procede, nel silenzio e nel riserbo. La presidenza del Consiglio sta per mettere al lavoro la Commissione d'indagine (un magistrato come presidente, ex ufficiali come membri). E intanto si scatenava la polemica.

«Abbiamo letto sulla stampa italiana l'insinuazione del leader libico Muammer Gheddafi. La sua accusa è assolutamente falsa e priva di fondamento. Come abbiamo più volte ripetuto, al momento del disastro non vi erano unità navali o aerei statunitensi in manovra nel Mediterraneo», ha dichiarato ieri un portavoce dell'ambasciata degli Stati Uniti in Italia. Insomma, il missile di Ustica non ha la targa americana. Questo almeno sostengono gli Stati Uniti che per replicare a Gheddafi non hanno nemmeno scomodato il Dipartimento di Stato.

Ma la curiosità della giornata è l'uscita di Licio Gelli. Che all'Adn Kronos, intervenendo nel dibattito sulle cause della tragedia e non si capisce a quale titolo se non in qualità di ex capo della P2 dei servizi segreti e del vertice delle Forze Armate nel 1980, si domanda: «Perché è sparita dal centro radar di Marsala

proprio la registrazione del quarto d'ora in cui è avvenuta la tragedia di Ustica? Ci sarà pure un responsabile, oppure no? Si cerchi di recuperare quella registrazione. C'è un vuoto radar di 14 minuti. Si vede che qualcuno lo avrà fatto sparire, chissà, forse avrà avuto le sue ragioni, oppure nel nastro si sarà semplicemente smarrito, o sbiancato, o dissolto, si sarà forse polverizzato, chi può saperlo?».

Gelli, così documentato sul buco radar di Marsala (che ufficialmente è di soli 8 minuti e solo ufficialmente di 14), va oltre. «Ma Zanone, mi pare, non aveva promesso di dire tutta la verità su questa storia? Non è forse il ministro della Difesa? Un ministro quando promette una cosa dovrebbe mantenerla», dice l'ex capo della P2.

E solo lui sa a chi è diretto il messaggio in codice.

Andrea Maggiori

USTICA La procura di Marsala cerca il radarista

TRAPANI. Il procuratore di Marsala, Paolo Borsellino, ha aperto ieri una preinchiesta per «atti relativi a favoreggiamento» nella vicenda di Ustica. Il giudice ha ordinato il sequestro della telefonata registrata, giunta a *Telefono giallo*, di un anonimo aviere del centro radar di Marsala che ha confessato di essere «stato invitato a dimenticare» dai suoi superiori il giorno dopo l'incidente del Dc 9 Itavia.

USTICA

Indagini sulla strage: denuncia dei familiari

ROMA. Le dichiarazioni del ministro della difesa Valerio Zanone sulla strage di Ustica — il Dc9 inabissato nel Tirreno 8 anni fa con 81 persone a bordo — sono «generiche» e lasciano insoddisfatti l'associazione dei familiari delle vittime. In un comunicato diffuso ieri si chiede, tra l'altro, perché solo ora le autorità militari si dichiarino disponibili a collaborare, e perché si attese otto anni per dire che può essere un missile la causa del disastro.

Per Falco Accame, responsabile di Dp per le questioni militari, «la dichiarazione del ministro Zanone è riduttiva e fuorviante». In una lettera aperta al giudice istruttore Vittorio Bucarelli sottolinea che un velivolo in quota può essere raggiunto anche da aereobersagli come ce ne sono in gran quantità su navi, aerei e sommergibili: «Il relitto trovato al largo di Messina avrebbe dovuto far aprire gli occhi».

Il manifesto/martedì 28 giugno 1988

DC9-USTICA Accame consegna un dossier al giudice

ROMA. Accame, responsabile per Dp dei problemi della difesa, ha presentato un «dossier» al giudice istruttore Bucarelli sull'aereo di Ustica, sulle caratteristiche di alcuni principali bersagli aerei radiocomandati. Accame contesta «l'affermazione del ministro Zanone, secondo la quale solo il poligono di salto di Quirra sarebbe stato interessato all'eventuale lancio di aerobersagli telecomandati». Secondo Accame, «l'indagine dovrebbe essere estesa anche a piattaforme di lancio navali ed aree in un raggio di circa mille chilometri da Ustica». L'esponente di Dp ipotizza che «all'eventuale urto di un radio bersaglio abbia potuto anche corrispondere una debolezza strutturale dell'aereo».

STRAGE DI USTICA

Chi ha abbattuto il Dc9?

Secondo i periti, un missile colpì l'aereo. Il ministero della difesa: 'No comment'.

Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, riceverà tra pochi giorni la superperizia. Dopo otto anni, il mistero sarà svelato? Finalmente sapremo come sono morti quegli 81 passeggeri del Dc9 abbattuto nei cieli di Ustica? Ieri, dopo le anticipazioni di alcuni giornali, dal palazzo di giustizia sono arrivate alcune conferme: un missile esplose davanti alla cabina di guida. Per Falco Accame questa ricostruzione è falsa. Il ministero della difesa: «No comment».

di P. A.

ROMA. Il titolare dell'inchiesta, il giudice di Roma Vittorio Bucarelli, non si sbilancia personalmente, ma il palazzo di giustizia conferma i risultati provvisori della perizia. I tecnici che hanno collaborato con gli esperti della casa produttrice, la Mc Donnell Douglas e con gli specialisti in esplosivi, giurano che la causa dell'abbattimento dell'aereo che trasportava 81 persone è stato lo scoppio di un missile. I tecnici comunque, visto che non è stata presentata ancora alcuna relazione scritta, non allegano fino in fondo la possibile dinamica della strage. Si è capito solo che il misterioso missile non avrebbe colpito in pieno l'aereo. Ma da dove sarebbe

stato sparato? Da una nave o da un aereo? E come è possibile che dopo tanto tempo non è venuto fuori neppure un testimone?

Questa storia che dura ormai da otto anni diventa sempre più intrecciata. Le poche certezze che avevamo fino a ieri riguardano il relitto del Dc9. Ripescati in mare i vari pezzi, e ricostruito nell'aeroporto di Capodichino, il velivolo si presentava con la cabina di guida completamente distrutta, mentre il resto era pressoché intatto. In un articolo comparso ieri sul *Corriere della Sera* si spiega anche che i numerosi fori della cabina di pilotaggio (grandi come pompelmi) sono dovuti alle schegge sparate dal missile che avendo avuto una «spoletta di

prossimità» sarebbe esploso prima dell'impatto con l'aereo. Sempre dalle indiscrezioni si è venuto a sapere che i tecnici del «Voice Recorder» hanno sentito sul nastro solo un grido, una A e una U e un boato. Con la cabina distrutta e con il tremendo impatto dell'aria nella fusoliera, il Dc9 avrebbe cominciato poi la sua discesa e si sarebbe inabissato: probabilmente, i passeggeri erano già tutti morti quando l'aereo toccò l'acqua del mare. Oltre alle ricostruzioni, in questi anni si sono intrecciate anche le inchieste che però non portano ancora a un'unica conclusione. Alcune parti dell'aereo, per esempio, recuperate a 3.500 metri di profondità sono ancora analizzate a New York e a Napoli.

Finora, la tesi che sembra più accreditata è quella dell'aereo militare che, in esercitazione, avrebbe, per sbaglio, sparato un missile contro il Dc9, in piena zona Nato. Ma quello che davvero risulta incomprensibile, o meglio diventa un giallo militare, è che nessun radar militare avrebbe registrato il volo del caccia assassino (con quale bandiera

a bordo?). Oppure testimonianze e registrazioni radar sono state occultate? Che cosa dicono al ministero della difesa?

«Non abbiamo ancora i risultati definitivi delle inchieste, quindi non possiamo esprimerci. Finora, solo illazioni», ci hanno risposto ieri. Insomma: «No comment».

Falco Accame, responsabile di Dp per i problemi della difesa, si dimostra invece molto scettico. Non crede affatto alle prime ricostruzioni e neppure al missile e all'aereo militare. Secondo Accame se si fosse trattato di un caccia militare o di una nave da guerra italiana, avremmo già saputo. E' invece più probabile un impatto tra il Dc9 e un piccolo aereo-radiobersaglio (usati dalle navi per le esercitazioni al tiro e al radar). Uno di questi radio-bersagli potrebbe essere sfuggito da una nave, e si sarebbe trovato sulla rotta del Dc9. Altra spiegazione: un cedimento strutturale dell'aereo. In ogni caso, risulta davvero indecente che, nell'era della tecnologia, non riusciamo ancora a sapere come sono morte 81 persone.

USTICA

Il Dc9 abbattuto da un jet militare. Rivelazioni in Tv

di F. P.

ROMA. Il Dc9 dell'Itavia scomparso sopra il cielo di Ustica il 27 giugno 1980, fu abbattuto per errore da un missile lanciato da un caccia militare appartenente ai paesi della Nato, forse all'Italia, durante un'esercitazione. Il controllo radar civile di Ciampino, secondo il servizio, registrò le tracce del caccia militare sul radar.

Tesi non nuove ma che ieri sera *Tg1 Sette*, in un servizio di Enrico Massitta, ha accompagnato con «due nuovi elementi di prova». La prima tesi, se fosse confermata dopo anni di silenzi e di insabbiamenti, smentirebbe le dichiarazioni di tutti i ministri della difesa che si sono succeduti dal 1980 ad oggi, secondo cui la sera del 27 giugno 1980 non c'era nessuna esercitazione militare nella zona sottostante Ambra 13.

l'aerovia percorsa in quel momento dal Dc 9 con a bordo 87 persone.

1) **La traccia radar.** Si è sempre sostenuto che nessun radar civile abbia mai visto nulla su quanto accaduto nel cielo di Ustica il 27 giugno 1980. Ciò perché il radar Selenia di Ciampino, da cui dipende Ambra 13, non copriva all'epoca quella zona. Secondo *Tg1 Sette*, l'altro radar del controllo di Ciampino, il Marconi accreditato di una maggiore potenza, ha registrato la traccia di un altro aereo vicino al Dc 9, un caccia militare. Nessun radar civile può invece vedere la traccia di un missile, con una superficie riflettente troppo piccola.

2) **Il radio-bersaglio.** Secondo *Tg1 Sette*, tra le ore 20 e le 21 del 27 giugno 1980 — nonostante le ripetute smentite dell'aer-

onautica militare e dei ministri della difesa — ci sarebbero state delle esercitazioni militari nel basso Tirreno, vicino a Ustica. In quella zona, si sostiene, c'è un poligono di tiro chiamato in gergo balipedio. Qui, secondo il servizio tv, fu sganciato in volo da un aereo di fabbricazione inglese un radio-bersaglio lungo sette, otto metri (non rilevabile, come un missile, dai radar civili), costituito da un lungo tubo bianco con due alette di color arancione. Si tratta del cosiddetto «drone», che, nelle simulazioni, rappresenta l'aereo da abbattere.

Pezzi del «drone» furono recuperati già nei primi giorni dopo la sciagura nelle acque di Baia Domizia e nello stretto di Messina. Secondo il servizio tv, da uno dei frammenti disponibili in mano ai periti —

l'altro è scomparso — risulterebbe che la vernice era stata cancellata allo scopo di far sparire il disegno di una coccarda tricolore. Una targhetta indicava però la marca del costruttore del radiobersaglio: la società americana Beech aircraft, destinatario l'aeronautica militare italiana. I periti starebbero per mettere la parola fine ai loro esami.

Fin qui il servizio televisivo. A suo sostegno, si può dire che Falco Accame, ex presidente della commissione difesa della camera, ipotizzò subito la tesi del «drone». E le troppe bugie di chi quella sera vide quanto accade — sui radar militari italiani come su quelli della portaerei americana *Saratoga*, all'ancora a Napoli — non hanno scalfito le certezze dei periti, secondo cui il Dc9 fu abbattuto da un missile.

Omertà in divisa

La risposta di Zanone e i militari: "Noi non c'entriamo"

Il giudice Bucarelli non commenta le rivelazioni del Tg1. Aspetta, per dire la sua sulla tragedia di Ustica, che la commissione di periti presieduta dal professor Blasi gli consegnerà il responso delle perizie effettuate sui resti del Dc9 e dell'altro oggetto precipitato con lui nel giugno dell'80. E' stato davvero un missile lanciato da un F-104 italiano partito da Grosseto e destinato a colpire un aereo-bersaglio sfuggito al controllo di un aereo britannico?

di Stefano Menichini

ROMA. Un muro di silenzio, di omertà, di «signorno». Così le autorità militari di ieri e di oggi replicano alla marea montante di indiscrezioni sulla tragedia di Ustica. Valerio Zanone ha convocato in fretta e furia, ieri mattina, una riunione con i capi di stato maggiore dell'aeronautica. Alla fine, però, dal palazzone di via XX settembre è uscito solo un documento che ripropone, pari pari, le «verità» sempre sostenute dai militari: nessuna operazione Nato o italiana in corso nei cieli del Tirreno il 27 giugno 1980, nessun aereo militare in volo alle 20,58, nessun radiobersaglio lanciato da basi o navi militari in quel mese. Tutto falso, dunque, quanto affermato nel Tg1 Sette di martedì sera, coincidente con tanti frammenti di notizie raccolti in questi mesi.

Nel comunicato, Zanone ricorda che «tutte le informazioni» acquisite dal ministero sono in mano al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, dopo che nel giugno scorso la presidenza del consiglio decise di non coprire nulla col segreto istruttorio. E quali sarebbero le «informazioni» fornite dall'Aeronautica? Smentite, smentite, e ancora smentite: «Si esclude — recita il comunicato di ieri — che nella zona e nell'ora dell'incidente fossero in corso esercitazioni aeree nazionali o Nato e che velivoli aereotattici dell'aeronautica militare si trovassero in volo. Il comando in capo della marina militare statunitense in Europa — continua Zanone — ha dichiarato che, nelle stesse circostanze di tempo e di luogo, non operavano navi o velivoli della Sesta flotta Usa, e l'ambasciata di Francia a Roma ha dichiarato che le due portaerei francesi di stanza del Mediterraneo si trovavano nella rada di Tolone. L'ultimo lancio di radiobersagli dal poligono di Salto di Quirra in Sardegna — ed ecco liquidata l'ultima ipotesi — era stato effettuato nel gennaio del 1980».

Tutte smentite, nulla si muove nella posizione del ministero. Tranne una promessa di Zanone: se Bucarelli con-

fermerà quello che affermano tv e giornali, «si aprirà immediatamente» un'inchiesta interna. Diretta, evidentemente, a scoprire chi ha nascosto per anni elementi decisivi alla comprensione della verità.

Il muro dei militari continua con Lello Lagorio, che era ministro della difesa nell'80: «Ciò che è stato affermato nel servizio del Tg1 — ha detto Lagorio — contrasta con quanto hanno sempre affermato le autorità militari italiane e della Nato. Spetta al giudice dire se le loro affermazioni sono dalla parte del vero, e chi è dalla parte della menzogna».

Uno che è davvero molto irritato è il generale Lamberto Bartolucci, che nel giugno '80 era capo di stato maggiore dell'aeronautica: secondo lui, quelle del Tg1 sono affermazioni «diffamanti e irrealistiche». «Io sono completamente tranquillo», ha detto Bartolucci, che è stato interrogato dal giudice Bucarelli come ex responsabile dell'aeronautica militare italiana: «Fin dall'epoca dell'incidente — garantisce il generale, che ora dirige il Centro aereo spaziale italiano — abbiamo messo a disposizione tutte le informazioni e le registrazioni radar richieste dal giudice». Affermazione, questa, smentita dal vergognoso comportamento del centro radar militare di Marsala, che per tre volte ha negato alla magistratura l'accesso alle proprie registrazioni, per fornire un nastro «tagliato» proprio negli otto minuti cruciali.

Insieme alle rivelazioni giornalistiche, alcune iniziative politiche cercano di smantellare il muro di silenzio opposto dai militari. Ieri dure prese di posizione sono giunte da Verdi, Pci e liberali. Il gruppo verde della Camera ha espresso «indignazione» per il comportamento dell'Aeronautica, «che ha mentito deliberatamente fin dal primo momento». Il deputato verde Giancarlo Salvoldi se la prende in particolare col generale Pisano, capo di stato maggiore dell'aeronautica, che ricevette nel giugno scorso la commissione difesa della Camera «ribadendo una versione mendace dei fatti e assumendosi la respon-

sabilità di coprire tutta la catena di omissioni e menzogne gerarchicamente messa in atto al di sotto del suo comando».

Secondo i comunisti — per bocca del capogruppo in Senato Ugo Pecchioli — la tragedia di Ustica dovrebbe tornare in parlamento «urgentemente», perché De Mita e Zanone riferiscano su tutto ciò che il governo ha in mano. Per il liberale Patuelli, invece, il caso dovrebbe finire davanti al comitato parlamentare per i servizi di sicurezza: dovrebbero essere i nostri servizi segreti, a riferire ogni informazione raccolta in questi anni sulla tragedia di Ustica «e sui rischi della navigazione aerea negli spazi italiani».

Il comportamento delle autorità militari viene infine definito «aberrante» dall'Associazione dei parenti delle vittime: «Hanno complottato spudoratamente e continuativamente per celare la verità».

USTICA

Otto anni di occultamenti

di Paolo Andruccioli

Ustica, 27 giugno 1980. Un Dc9 dell'Itavia esplode in volo. I morti sono 81. Una strage che scuote l'opinione pubblica. Ci si chiede come sia stato possibile che un aereo di linea in tempo di pace, in una zona normale di volo, possa essere stato abbattuto come in tempo di guerra. Giornali, televisioni, riviste cominciano a indagare, a far parlare gli esperti, che per la verità sono alquanto reticenti. I ministri coinvolti sono due: Lelio Lagorio, ministro della difesa e Rino Formica, ministro dei trasporti.

Il ministro dei trasporti avanza un'ipotesi, che successivamente sarà smentita, confermata e smentita più volte. Il Dc9 dell'Itavia è stato colpito da un missile. Il capo di stato maggiore dell'aeronautica in carica nell'anno della strage, Lamberto Bartolucci, non si esprime neppure. Né missile, né altre cause e neppure una causa strutturale, ovvero un danno al velivolo (tra l'altro vecchio). I militari cominciano a fare corpo unico con i servizi segreti. Nessuna verità o ipotesi credibile trapela. La palla dovrebbe dunque passare al responsabile massimo dei corpi militari, il ministro della difesa, Lelio Lagorio. Il ministro non smentisce l'ipotesi di Formica, ma in realtà propone un secco «no comment» all'opinione pubblica e soprattutto ai famigliari delle vittime della strage. Questi ultimi formano un comitato con lo scopo più che legittimo di affiancarsi agli organi preposti nelle inchieste. Vogliono la verità e il risarcimento. Alla fine dell'anno, siamo sempre nel 1980, comincia a comparire una seconda ipotesi, quella del cedimento strutturale dell'aereo che, per qualcuno si sarebbe spaccato in volo.

1981. Arriva il Mig. Improvvisamente compare all'orizzonte un'altra spiegazione. Il Dc9 sarebbe stato colpito da un Mig, aereo da caccia libico. Qualche mese prima, e venti giorni dopo la strage di Ustica, un Mig dell'aeronautica mili-

tare di Tripoli, si schiantò contro la costiera calabrese, sull'altopiano della Sila. Giuliano Amato, allora sottosegretario alla presidenza del consiglio, si dimostra perplesso. «Fui proprio io — dice — ad escludere alla camera che ci fosse una connessione diretta tra la caduta del Mig e l'incidente di Ustica». «Ma in realtà — dice ancora Amato — c'è qualcosa di poco chiaro nelle carte relative alla morte del pilota dell'aereo libico». Nello stesso momento, Falco Accame comincia ad avanzare l'ipotesi di un radiobersaglio che avrebbe colpito il Dc9.

Radiobersaglio e Mig vengono però accantonati. E oggi la storia del Mig si dimostra più che mai inventata. Sulla stampa diventa allora più consistente l'ipotesi del missile. Qualcuno parla di un missile francese, altri di missile statunitense. Il nuovo ministro della difesa Valerio Zanone (nel frattempo c'era stato Spadolini), afferma che dalla base di Salto di Quirra in Sardegna non sono stati lanciati missili in quel periodo. Il Rai (registro aeronautico italiano) ripropone la tesi del missile, cercando di evitare inchieste nel campo strutturale (tenuta degli aerei). Muro dell'Alitalia.

In ogni caso, non si viene a conoscenza di eventuali indagini strutturali sui relitti. Il top secret è netto. Intanto, Enzo Catania pubblica un libro edito da Longanesi, «Un giallo nel cielo». Recentemente, durante una trasmissione televisiva, Stefano Rodotà, denuncia le troppe omissioni e i troppi misteri intorno alla strage di Ustica. Il comitato dei famigliari delle vittime aveva nel frattempo lanciato un appello al capo dello stato, sottoscritto da una serie di personalità. Già nell'85 un gruppo di esperti nominati dal giudice istruttore Bucarelli conferma l'ipotesi del missile. Ma non succede nulla. Ora riemerge l'ipotesi del radiobersaglio. Quello che è certo è il gravissimo occultamento dei fatti.

USTICA

Pieni poteri alla Camera

di Falco Accame

ROMA. Qualche frammento di verità comincia a farsi luce. Per la prima volta, dopo otto anni, durante una trasmissione televisiva, si è fatto cenno alla possibilità che nel tragico incidente di Ustica dell'estate del 1980 sia stato coinvolto un aerobersaglio teleguidato che ha perso il controllo. Fino a due giorni fa si erano invece accavallate troppe ipotesi contraddittorie.

Cerchiamo per prima cosa di capire, dal punto di vista tecnico, che cosa sono e come operano gli aerobersagli. Aerobersagli possono essere lanciati da basi a terra, navi, sommergibili nucleari, aerei entro un raggio di oltre 500 chilometri. Se si avvalora l'idea dell'aerobersaglio, ipotesi che personalmente sostengo da svariati anni, si possono descrivere due scenari. Può darsi che l'aerobersaglio in questione (usati per addestra-

mento) abbia portato il missile sul Dc9, ma può anche darsi che lo stesso aerobersaglio abbia colpito direttamente l'aereo.

Le denunce del *Tg1 sette* secondo cui sarebbero stati fatti sparire e manomessi i frammenti dei radiobersagli ritrovati dopo l'incidente sono, se vere, di estrema gravità.

È necessario che intervenga a questo punto una commissione di inchiesta parlamentare, che abbia pieni poteri di indagine. E poiché tutta la materia è certamente a conoscenza dei servizi segreti è altrettanto importante che si riunisca con urgenza la commissione parlamentare di vigilanza. È semplicemente incredibile che solo ora, a distanza di otto anni, si discuta dei relitti di aerobersagli. Eppure, nel frattempo, si sono succeduti tre ministri della difesa. E sarà importante indagare sulle condizioni del velivolo e soprattutto sapere se l'Alitalia compì su questo velivolo, acquistato pare dalle linee aeree hawaiane, le prove spettrografiche. E' necessario poi sapere cosa risulta in proposito presso il *Rai* (registro aeronautico italiano). Perché — ci si potrebbe chiedere — è così importante indagare sugli aerobersagli?

1) Perché moltissime navi di tutte le nazioni li possego-

no e nel raggio di 500 chilometri da Ustica ci sono anche basi a terra.

2) Perché i radiobersagli vengono lanciati con una frequenza molto superiore a quella dei missili.

3) Perché la zona da cui possono venir lanciati è estremamente più vasta di quella da cui possono essere lanciati missili.

4) Perché l'aereo, il Dc9 è planato sul mare: se fosse stato colpito da un missile, il planaggio sarebbe stato assai improbabile.

Non dobbiamo infine dimenticare (come ha invece fatto il *Tg1 sette* l'altra sera) che dietro la traccia del Dc9 apparve sugli schermi radar la traccia di un altro aereo. Se si esclude che questo aereo fosse un caccia militare (la ridicola ipotesi dell'aereo libico avanzata più volte pare finalmente tramontata), non resta allora che quella che si trattasse di un aerobersaglio. La traccia che abbiamo visto non era comunque quella di un missile.

Dopo otto anni di silenzio e di depistaggi è difficile far parlare oggi chi dovrebbe parlare. Ma niente è impossibile se ci sarà la volontà politica. La prima fonte che dovrà parlare, o meglio che ci dovrà chiarire i fatti sarà ciò che resta dei frammenti di aerobersagli, fortunatamente ritrovati.

USTICA

L'aeronautica spara su Zanone

Il generale Pisano: "Il ministro non ha voluto aprire l'inchiesta". De Mita rinvia il consiglio dei ministri

La riunione del consiglio dei ministri, che doveva affrontare oggi anche il caso Ustica, è stata rinviata a mercoledì. Il governo sembra in difficoltà, dopo le sollecitazioni di De Mita a Zanone. C'è tensione tra il ministro della difesa e l'aeronautica. Ieri il capo di stato maggiore dell'aeronautica, Franco Pisano ha rivelato di aver chiesto, nel giugno scorso, l'apertura di una commissione di inchiesta. Richiesta respinta da Zanone.

di Paolo Andruccioli

ROMA. Ieri le agenzie di stampa hanno diffuso la notizia del rinvio della riunione consueta del consiglio dei ministri. Ufficialmente si è detto che sarebbero stati assenti De Michelis e Donat Cattin. Forse non ci sono nessi diretti con il caso di Ustica, ma è anche evidente che aumenta la temperatura intorno alla strage del giugno 1980 e ai suoi misteri.

Dalla base militare di Gioia del Colle, dove ieri ha parlato di fronte al trentaseiesimo stormo, il capo di stato maggiore dell'aeronautica militare, generale Franco Pisano, ha detto che la «serenità dell'aeronautica risulta turbata», dopo la ricostruzione televisiva della strage di Ustica del 27 giugno 1980. Il servizio del Tg7, basato sui telex comunque non nuove, continua così a scuotere i vertici militari, ma anche il governo.

In ogni caso, il capo di stato maggiore Franco Pisano ha fatto capire senza mezzi di termini che non ci sta. Pisano non vuole attaccare direttamente il ministro Zanone, ma nelle sue affermazioni si coglie qualcosa di più. «Fui proprio io — ha detto ai giornalisti — a chiedere nel giugno scorso al ministro della difesa, se, per quanto riteneva necessario per l'aeronautica, intendeva

nominare una commissione di inchiesta: cosa che lui non ha fatto».

Una dichiarazione senza dubbio inattesa. Perché Zanone non avrebbe dato seguito alla richiesta del capo di stato maggiore? Perché continuano ad esserci tutte queste versioni contraddittorie su un fatto accaduto otto anni fa e che ha causato la morte di 81 persone? Come pensa di scoprire in pochi giorni, il presidente De Mita, una verità occultata per tanto tempo? E come mai lo stesso governo non ha fatto nulla per accelerare i tempi prima di oggi? Più chiari invece i motivi della reazione niente affatto diplomatica del generale Pisano. Dopo l'annuncio di Zanone di una possibile punizione, l'aeronautica si mostra piccata.

Il generale ha detto anche che l'aeronautica ha fatto pervenire al giudice istruttore Bucarelli risposte compiute e basate su «dati documentati, documentabili e visibili». Non sappiamo ancora se il Dc9 sia stato colpito direttamente da un missile o da un aereo bersaglio da addestramento missilistico, ma quello che è certo è che le responsabilità non potranno più essere coperte con tanta facilità. E' ovvio che, dopo tanta omertà, siamo legati almeno a una speranza. Il caso però diventa ancora più intri-

3/

USTICA 1996

di Valentino Parlato

Per alcuni l'abbattimento (su questo ormai non c'è dubbio) del Dc9 dell'Itavia nei cieli di Ustica, con la conseguenza di 81 morti, è una piccola ma durissima Watergate italiana.

L'aereo è precipitato in mare, gli 81 viventi a bordo dell'aereo sono morti, ci sono stati ottimi funerali e tutto si è chiuso con la clausola dell'«oscuro incidente». L'Aeronautica ha taciuto, i ministri della difesa hanno taciuto, i radaristi delle varie forze militari sparse nel nostro paese non hanno visto, il parlamento ha interrogato senza neppure ascoltare le scontate risposte.

In verità, ci sarebbe da fare un elogio dell'Aeronautica, dei radaristi, dei ministri della difesa e dei parlamentari che fanno domande per non avere risposte. Il Dc9 dell'Itavia venne abbattuto il 27 giugno del 1980. Ci pensate a che cosa sarebbe accaduto se, con un po' di trasparenza, il 28 giugno del 1980 i comandi dell'Aeronautica, i radaristi, i ministri della difesa e tutti gli altri avessero detto: scusatoci, è stato un errore, un omicidio colposo e non doloso, ma quegli 81 li abbiamo ammazzati noi?

Bisognerebbe fare un elogio a tutti quanti per il forte senso dello Stato dimostrato di fronte a fatti tali da mettere sotto tensione l'emotività di ciascuno. I ministri Lagorio, Spadolini, Zanone hanno dato una pro-

va di sangue freddo e di fedeltà alle istituzioni tali da meritarsi la nomina a senatori a vita. E così come loro, ma un po' meno di loro, tutti gli altri, dai comandanti dell'aviazione fino agli ultimi radaristi. Come si fa a dubitare che in Italia manchi il senso dello Stato?

Senonché dopo il fatale errore di Ustica, deve esserci stato un altro, meno fatale, errore a Roma. L'aereo saggiamente lasciato sommergere dal Mediterraneo è tornato a galla in una rissa di responsabilità postume che fa quasi impazzire. Il presidente del consiglio dichiara di voler tutta la verità; il ministro del tesoro, professor Giuliano Amato, dice e disdice cose gravissime; il generale Pisano manda al diavolo il suo ministro, con un'aria quasi argentina; il consiglio dei ministri che doveva chiarire tutta la verità viene rinviato; forse per la prima volta in Italia si apre un conflitto d'onore tra militari e politici.

Un ottimista che sbarcasse oggi in Italia potrebbe dire che il vero missile non è stato lanciato nei cieli di Ustica, bensì in quelli di Roma. E potrebbe aggiungere che finalmente anche l'Italia — quarta potenza industriale del mondo — ha ottenuto la palma della sua Watergate. Altro che Ustica, potrà sostenere: qui, finalmente, affonderanno ben più di 81 persone, e tutte di rango: ministri, generali, parlamentari, e via seguendo fino ai radiotelegrafisti. Nessuna paura. Il temporale passerà. È probabile che tra otto anni (lo stesso periodo che ci separa dall'abbattimento del Dc9 di Ustica), nel 1996, si aprirà uno scandalo per il modo in cui è stato soffocato lo scandalo per l'abbattimento di un aereo, 16 anni prima. Nella vita basta aver pazienza.

MATTINALE

Nell'incertezza, spara a sinistra

di Astrit Dakli

La questione di Ustica, il problema del rapporto tra militari e politici: molti giornali sono in agitazione intorno a questi argomenti. Quello che negli ultimi giorni ha dedicato la maggior attenzione alla vicenda è probabilmente il *Corriere della sera*. Ecco cosa ha scritto ieri, a questo proposito, il filosofo Salvatore Veca nell'editoriale del quotidiano milanese.

«Sembra che anche questo fatto (il giallo del Dc sparito, ndr) sia destinato ad aumentare la spettrale compagnia di 'oggetti misteriosi' che hanno attraversato la storia recente della nostra democrazia», dice Veca. «Non mi è chiaro se si usi ancora scandalizzarsi o indignarsi per qualcosa: ma se c'è un caso in cui varrebbe la pena di farlo, è proprio questo. Non solo per l'elementare rispetto nei confronti, ancora una volta, di vite umane spezzate; ma essenzialmente per evitare una con-

clusione piuttosto desolante, su cui ha una volta richiamato l'attenzione il sociologo Alessandro Pizzorno: che l'orgoglio dell'invenzione politica occidentale, la democrazia pluralista, ci appaia destinato ad accrescere il cinismo fra i potenti, la segretezza fra i governanti e l'indifferenza, l'apatia o lo scetticismo fra i membri della città». Parole sante: ma una volta scandalizzati e indignati, che si deve fare?

I rimedi ai problemi sembrano sempre facili, a chi li propone: meno a chi ci riflette su. E' il caso, manco a dirlo, della proposta socialista di combattere la droga combattendo i tossicodipendenti: argomento su cui interviene sulla *Stampa sera* il giudice Gian Carlo Caselli che racconta anche quel che ha osservato per sua diretta esperienza: «Fino al 1975 la legge puniva sia lo spacciatore sia il consumatore. In verità, la quasi totalità dei processi riguardava giova-

nissimi consumatori, che venivano chiusi in carcere — obbligatoriamente — per aver detenuto piccolissime quantità di hashish o di cardostenol. Come sempre accade quando si finisce in galera, quei giovani ne uscivano peggio di prima». E che dire delle proposte socialiste? «La strada che in questo modo si imboccherebbe non mi sembra che possa portare, per i tossicodipendenti, a risultati davvero positivi (...) Il tos-

sicodipendente è schiacciato da una condizione di pesante fragilità personale che la punibilità renderebbe più drammatica e difficile, compromettendo ancor più le già incerte opportunità di recupero».

Nell'incertezza, sparare a sinistra è sempre la cosa più facile e di sicuro effetto. Federico Orlando, sul *Giornale*, si occupa della crisi della Cgil: «Lama e Pizzinato sanno che il rifor-

mismo è la sola via verso l'avvenire. Per questo l'uno è caduto e l'altro cadrà sotto il fuoco di un Pci che è pur esso in mezzo al guado, ma scarica volentieri gli insuccessi elettorali, dovuti alla sua crisi, sulle presunte debolezze della Cgil nelle lotte sociali. Con Berlinguer, con Ingrao, con Occhetto la musica non è cambiata. Solo Natta ha dubitato che fosse la musica giusta, ma ora Natta è in pensione. La verità è che il Pci sente sul collo il fiato di Craxi e crede di difendersi anche mettendo alla testa della Cgil un antisocialista di sicura fede come Trentin. Con lui torna il vetero-operaiismo in giacca e cravatta, secondo la lezione di Togliatti, che insegnò l'estremismo in doppio petto». Tanto, quale che sia la musica, il discorso reggerebbe lo stesso: basta cambiare i nomi.

Sull'onda è anche Luciano Pellicani, che sul *Giorno* si contraddice apertamente pur di tirar fuori quel che

gli sta in gola. «La questione comunista — scrive — ha cessato di essere una questione della società italiana e si è trasformata in una questione che riguarda esclusivamente i comunisti. In altre parole, la presenza del Pci ormai non è più un problema con il quale la Repubblica deve misurarsi; è un problema che riguarda chi è rimasto emotivamente attaccato a ciò che il Pci ha simboleggiato. (...) Siamo alla fine di un'epoca, e non solo in Italia ma nel mondo intero. Il comunismo non è più un'alternativa credibile al sistema capitalistico e alla stessa civiltà occidentale. Ed è precisamente per questo che il Pci oggi è sulla difensiva su tutti i fronti. (...) Ha cessato di essere il partito del futuro, orgogliosamente certo di muoversi nel senso della Storia. Ora è solo il partito del passato». Solo che o tutto questo non è vero oppure tra gli emotivamente attaccati, a quanto pare, c'è anche Pellicani.

il manifesto / martedì 8 novembre 1988

/martedì 8 novembre 1988
Il manifesto.

05

USTICA

Il giudice: "Troppe illusioni"

Bucarelli rompe il silenzio: "Ora chiuderò l'inchiesta". Le date ufficiali delle manovre del giugno '80 nel Tirreno

Il giudice Bucarelli ha ieri parlato di «illusioni» sulla vicenda di Ustica e ha detto che presto chiuderà l'inchiesta. «In questa vicenda, siamo solo testimoni». L'ingiustificabile «furore» del capo di stato maggiore della difesa Mario Porta, potrebbe «comprendersi» forse alla luce di quest'ultima frase. La difesa italiana è stata testimone di che cosa? Se non dell'azione di un jet italiano, di un caccia straniero? O di una collisione tra il Dc9 e un «drone»?

di Francesco Paternò

ROMA. La violenta autodifesa dei generali italiani sulla vicenda di Ustica si può spiegare in due modi. Il primo sta nell'attitudine, se così si può dire, culturale a fare la voce grossa nei momenti di difficoltà. Il secondo è più difficilmente interpretabile: la furiosa sicurezza dei militari nel negare che un jet italiano quella sera sia sia alzato in volo e abbia sparato potrebbe avere una sua verità. L'ipotesi è avvalorata da Zanone (che mette la mano sul fuoco solo per l'aeronautica italiana) e da Amato (domandate ai francesi e agli americani, presenti nel Tirreno con le rispettive portaerei).

C'è anche un'altra lettura delle smentite dei militari: tutte si limitano a sostenere che nessun caccia italiano ha sparato. Ma nessun comunicato nega con altrettanta certezza che la difesa aerea italiana non abbia visto nulla (la risposta sulla dinamica dei fatti spetta al giudice, Vittorio Bucarelli, che ieri ha fatto sapere che «ogni illazione sulle cause del disastro è del tutto priva di riscontro obiettivo»). «Siamo solo testimoni», ha detto Porta. È una conferma? I fatti, per ora, dicono che le registrazioni del centro radar di Marsala consegnate dopo tre rifiuti dall'Aeronautica al giudice hanno un «buco» di 8 minuti.

Secondo la Difesa, la sera del 27 giugno 1980 non c'era nessuna esercitazione aeronavale italiana o Nato nei pressi di Ustica. Una; tuttavia, era in corso proprio al centro radar di Marsala. Su che cosa si esercitassero i radaristi, non è dato sapere. Secondo i militari, nel Tirreno ci sono state tre grandi esercitazioni a ridosso del disastro di Ustica: la prima, Nato, è stata la *Down Patrol*, dal 3 al 18 maggio 1980; la seconda, Nato ma con piccole unità senza armamenti missilistici, la *Navocformed*, dal 19 maggio al 20 giugno; la terza, la *Tridente '80*, dal 16 al 20 giu-

gno, fatta da navi della sola marina italiana. Mentre le grandi manovre sono riprese dopo l'estate, secondo queste fonti, non viene smentito che ci possano essere state esercitazioni individuali, italiane o straniere. È importante sapere se esercitazioni ci sono state non solo intorno a Ustica: è quanto ha chiesto ieri al governo Democrazia proletaria in un'interrogazione al governo. Perché Ustica, per un moderno jet, è a soli dieci, quindici minuti di volo da zone come la Corsica, per fare un esempio.

Lo stesso discorso di spazio vale per l'ipotesi del «drone», del radio-bersaglio senza più controllo entrato in collisione con il Dc9. L'ex vice presidente della commissione difesa della camera Falco Accame sostiene con forza la tesi del «drone»: le forze armate raramente sparano un missile durante esercitazioni (mai, secondo i militari da noi interpellati), né è pensabile che un aereo, colpito da un missile, plani come avrebbe fatto il Dc9 (tesi sostenuta da *TgNotte*). I militari italiani sono stati «testimoni» della collisione del «drone»?

Gli americani hanno detto che la portaerei *Saratoga* era a Napoli, il 27 giugno 1980, i francesi che le loro portaerei erano a Tolone. La prima smentita non esclude che i radar fossero accesi e che anche gli americani, dunque, hanno visto cosa è successo sul cielo di Ustica: è noto che, all'ancora, una portaerei non rinuncia mai alla propria difesa passiva. La seconda smentita non tiene conto, per esempio, dell'attività dei caccia francesi che potrebbero essere decollati da Solenzara, in Corsica: a portata cioè di Ustica.

Il valore delle dichiarazioni della Difesa e della Nato sull'assenza di esercitazioni nel Tirreno la sera del 27 giugno 1980 è evidenziata da quanto avvenne giusto un anno dopo

nella stessa zona. L'8 agosto 1981, il comandante Eraldo Tortarolo denunciò che mentre sorvolava con un Dc9 dell'Ati in servizio postale tra Roma e Palermo la zona di Ustica vide esplodere «a una distanza stimata di 5-10 miglia e a una quota stimata di 30.000 piedi» un ordigno. Si seppe, successivamente, che navi della Sesta Flotta americana erano in esercitazione, comunicata al centro radar civile «per un'altezza di 20.000 piedi». Era, per intenderci, un'esercitazione individuale.

Che attendibilità hanno poi i documenti di smentita cui ha fatto riferimento Zanone? Tutta da dimostrare, secondo Accame che cita un episodio. «Dall'ufficio del segretario generale — racconta oggi Accame — sparirono le note scritte dall'allora ministro della difesa, on. Ruffini, che denunciavano le irregolarità del contratto Intermarine senza che nessuno sia stato punito per la sottrazione di questi delicatissimi documenti. Se i documenti sui missili sono di questa natura non valgono nulla».

Il clima politico sulla vicenda resta rovente. Mentre Rino Formica, ministro dei trasporti nell'80, se la prende con *Panorama*, Aldo Tortorella, della direzione comunista, ha detto che il caso di Ustica «solleva la questione della basi militari Usa e Nato in Italia», sulle quali il nostro governo «non ha alcuna sovranità». Francesco Paolo Bonifacio, presidente del «comitato per la verità su Ustica» si è detto favorevole a un'inchiesta immediata del governo.

USTICA

Il buco nero dell'aeronautica

Cancellati dal nastro del radar i 5 minuti del disastro. Nuove accuse del Tg1 dopo il furore dei generali

Quanto più i generali smentiscono, tanto più le indiscrezioni si accaniscono: l'aeronautica sicuramente *sapeva*, forse è anche coinvolta direttamente nell'abbattimento del Dc9 Itavia sopra Ustica, col suo carico di 81 passeggeri. *Tg1 Sette*, la rubrica della Rai che aveva rilanciato il caso, ha fornito ieri sera ulteriori ricostruzioni, sulla base degli atti che sono in mano ai periti nominati dal magistrato. Oggi Zanone risponde in consiglio dei ministri.

di Stefano Menichini
e Francesco Paternò

ROMA. La vera novità riguarda il capitolo «occultamento della verità» e quindi il radar militare di Marsala oscurato quella sera del 27 giugno 1980: secondo il Tg1, il nastro consegnato al giudice Bucarelli presenta un buco che va da 53 secondi prima dell'incidente, per tutti i quattro minuti successivi. Finora le ricostruzioni parlavano di un oscuramento cominciato quattro minuti dopo l'impatto tra il Dc9 e il missile («il missile era già in volo e durato per altri otto minuti. Un oscuramento causato — si sostiene — dall'inizio di esercitazioni radaristiche.

Nel corso della trasmissione di ieri sera è stato riproposta la versione che ha suscitato la reazione «argentina» dei generali italiani. Con dovizia di particolari, attinti dagli atti in possesso del collegio di periti. Si è cominciato dal drone, il radiobersaglio sfuggito al controllo e che era il destinatario vero del missile: sono stati mostrati radiobersagli modello 1068, identici agli 11 che la società americana *Beechcraft* ha consegnato all'aeronautica italiana. Si è parlato di nuovo dell'aletta arancione ripescata nella Baia Domizia dopo l'incidente, con la targhetta metallica che identifica «marca e destinatario del radiobersaglio», e con la coccarda tricolore cancellata. Si è parlato dell'altra aletta, quella ripescata presso Lipari qualche

giorno dopo la prima, il 18 agosto, e sulla quale la coccarda è ben visibile. Ma di questo reperto è disponibile solo una foto: fu consegnato a un colonnello del 41esimo stormo dell'aeronautica militare di Catania e ora non si trova più.

La ricostruzione fornita dal Tg1 è quella nota; il radiobersaglio sfugge al controllo dopo essere stato lanciato da un aereo britannico di base a Decimomannu, in Sardegna. Decolla un caccia della Nato, «forse italiano», che cerca di intercettarlo usando un missile *Sidewinder* attratto dalle fonti di calore. Il missile viene lanciato quando il caccia è vicino all'aereo civile, «dalle quattro alle sette miglia». Il Dc9 devia su di sé il missile.

Questa tesi era stata confutata perché il *Sidewinder* avrebbe dovuto, se usato, colpire eventualmente i motori, e non la carlinga del Dc9. La trasmissione di ieri sera ha sostenuto invece che, «statistiche alla mano», molto spesso i missili non colpiscono la parte più calda del loro bersaglio. Secondo i periti, inoltre, ci sarebbe un'altra ipotesi: che il missile abbia sfiorato il drone, prima di colpire il Dc9. Aereo bersaglio e aereo civile sarebbero precipitati insieme.

La Difesa, ieri sera, non ha voluto fare nessun commento: oggi pomeriggio alle 15,30 il ministro della difesa, Valerio Zanone riferirà in consiglio dei ministri, dopo la sollecitazione

di Ciriaco De Mita ad approfondire le indagini interne all'aeronautica militare. Nel pomeriggio di ieri, dopo le anticipazioni diffuse dalle agenzie sulla trasmissione Rai, Zanone ha incontrato i suoi generali per mettere a punto le risposte. Il lavoro, a quanto pare, proseguirà questa mattina. Di nuovo, Zanone dovrebbe portare in consiglio precisazioni sulla vicenda del «drone» lanciato dai britannici la sera del 27 giugno 1980, secondo le accuse del Tg1.

La giornata di ieri era stata contrassegnata da smentite piovute da tutte le parti sulle tesi «alternative» a quella della trasmissione televisiva. L'ambasciata di Tripoli a Roma si era scagliata indignata contro i giornali che avevano

trasformato in jet libico il caccia Nato che rimane l'imputato numero uno. E anche la Selenia, per parte sua, aveva smentito questa ricostruzione «libica», secondo la quale il missile lanciato dal pilota tripolino sarebbe stato un *Aspide* della società romana: «Facciamo presente — ha comunicato la Selenia — che l'*Aspide* è stato prodotto solo a partire dal 1984».

E poi ci sono le polemiche politiche. Ieri la *Voce repubblicana* se l'è presa con i liberali — che chiedono una commissione d'inchiesta mostrando di avere scarsa fiducia nei nostri militari — e col ministro Amato. Sia i primi che il secondo hanno replicato stizziti.

Ha parlato anche Bettino Craxi, ma solo allo scopo di dimostrare che, se nel Palazzo qualcuno ha occultato la verità, questo non è sicuramente lui, al quale anzi va il merito di aver consentito le indagini in corso. L'ambasciata britannica non è stata invece in grado ieri sera di smentire o confermare l'episodio riferito dal Tg1, secondo cui il radiobersaglio era stato lanciato quella sera da un aereo inglese.

10 NOV. 1988

MANIFESTO

USTICA

Il governo ha deciso nuove indagini. Con dubbi sui militari

Otto anni dopo, il governo ha deciso di avviare la prima indagine, parallela a quella della magistratura, sul disastro di Ustica. La decisione lascia spazio a dubbi sulle smentite dei militari italiani e a sospetti sulle smentite francese e americana di ogni coinvolgimento. I periti confermano che l'ipotesi di missile che ha abbattuto il Dc9 «è possibile»: l'esito delle perizie sarà reso noto in dicembre.

FRANCESCO PATERNO' A PAGINA 6

MA ALLORA E' VERO

di M. P.

Passano i governi, i presidenti del consiglio, i ministri, i responsabili militari e dei servizi, ma ferrea rimane la legge del mistero su ogni torbida vicenda in cui sia implicato lo stato. Per la strage del Dc9 di Ustica si ripete lo scenario abituale: nessuna versione è compiuta, nessuna indagine è soddisfacente, nessun responsabile appare affidabile. Mezze verità, mezze bugie e reticenze assolute impediscono di far chiarezza e giustizia sulla morte spaventosa di 81 persone.

Anni di silenzi e depistaggi vengono periodicamente scossi da qualche moto di opinione cui mai viene offerta collaborazione e disponibilità da parte di chi potrebbe dare una mano nella ricerca del vero. E così, dopo un po', tutto torna nel buio dei sospetti indistinti, fino al prossimo scoppio di polemiche. Ma la sensibilità di chi alla vicenda di quel disgraziato aereo è legato per ragioni di affetti, di interesse politico o di scrupolo giornalistico, verrà una buona volta ad esaurimento ed allora quelle 81 vittime verranno definitivamente sepolte nella coscienza del paese. Non fu così anche per la strage di piazza Fontana?

Ieri il governo, sotto l'incalzare di una di queste periodiche polemiche, ha deciso un'indagine su questi otto anni di ricostruzioni posticce.

Una buona decisione? Buona solo nel senso che suona esplicita ammissione dell'inaffidabilità di quanto è stato finora compiuto, delle notizie finora fornite dall'amministrazione militare attraverso il ministero della difesa. Qui c'è del marcio, si ammette in sostanza, andiamo a vedere. Sennò perché una così formale indagine governativa che toglie di mezzo lo schermo del ministro Zanone, che si è tirato addosso l'immagine di non credibilità finora propria dei militari?

Poi invece c'è il rischio che quest'iniziativa di palazzo Chigi finisca col mettere il timbro della collegialità governativa al pratico insabbiamento della vicenda. Insomma, dove non sono riusciti il povero Zanone e gli inquietanti capi militari potrebbe riuscire l'insieme del governo, magari sulla base di uno dei soliti accordi politici di maggioranza in nome della ragion di stato e delle alleanze internazionali.

C'è un personaggio politico che più di altri dovrebbe augurarsi che sia fatta chiarezza su questa storia. È Francesco Cossiga, presidente del consiglio nel 1980, quando il Dc9 venne abbattuto. Le polemiche finora si sono di colpo arrestate di fronte al suo nome. Ma si ha l'impressione che basti un nonnulla, cioè un intento politico di attacco al Quirinale, per coinvolgere nel polverone (cioè nella negazione della verità) l'attuale presidente della repubblica. Cossiga non ha certo poteri inquirenti, ma ha il potere — e, ribadiamo, l'interesse — di fare in modo che l'inchiesta sia davvero un'inchiesta e sia svelato ciò che per otto lunghi anni è stato nascosto e sottratto.

USTICA

De Mita: "Ora indago io"

Prima indagine, otto anni dopo. Dubbi sui militari, sospetti su Usa e Francia. I periti: 'Possibile un missile'

Otto anni dopo, la presidenza del consiglio condurrà una «nuova indagine» per tentare di sapere chi ha abbattuto il Dc9 dell'Itavia con 81 persone a bordo la sera del 27 giugno 1980 sul cielo di Ustica. Il governo, insomma, dubita delle smentite di ogni coinvolgimento delle forze armate italiane, francesi e americane. I periti hanno ieri confermato che l'ipotesi del missile contro il Dc9 «è una delle ipotesi possibili». L'esito delle perizie sarà reso noto in dicembre.

di Francesco Paternò

ROMA. «Adesso viene Zanone», annuncia Antonio Gava, col sorriso sulle labbra, uscendo da palazzo Chigi. Il ministro della difesa si sottopone scuro in volto alla conferenza stampa. Ha appena finito di spiegare ai colleghi di governo le carte fornitegli dall'aeronautica su cui c'è scritto che non c'è nessuna responsabilità italiana nel disastro del Dc9 e che il «buco» sulle registrazioni radar del centro di Marsala riguarda solo i quattro minuti successivi alla scomparsa del Dc9, non i minuti in cui è avvenuto il disastro, come accusa il Tg1. Riporta, in consiglio, le smentite delle forze armate statunitensi e francesi, sposate senza l'ombra del dubbio sia dal suo predecessore, Giovanni Spadolini, sia da lui stesso ma alle quali, adesso, solo adesso, non crede o finge di non credere più. Zanone sembra stare fra ingudine e martello: su Ustica, gli alleati di governo si sono accapigliati il giorno precedente, un sottosegretario del suo partito, Stefano De Luca, ha usato parole di fuoco sul silenzio che avvolge una tragedia colposa lunga otto anni. E sa, il ministro, che i generali sono furiosi, con politici e stampa. I primi rei di non avere difeso a sufficienza l'onore delle divise, i secondi

di avere raccontato all'opinione pubblica i depistaggi e le omissioni di alcuni settori militari. Un muro di stellette su cui è possibile schiantarsi con ipotesi anche sbagliate.

Ecco le verità di Zanone, che tuttavia si riserva di entrare nei dettagli oggi in parlamento. 1) «Risulta che le forze armate italiane non possono avere causato il disastro di Ustica»; 2) al consiglio dei ministri, sollecitato da De Mita, ha fornito elementi sul radar, l'attività del poligono di Salto di Quirra, le attività di volo, l'utilizzazione di missili e di radio-bersaglio; 3) «le forze armate mi hanno dato la più leale collaborazione. La lealtà delle forze armate è fuori discussione»; «è ora che si smetta di accusare l'aeronautica, sono accuse ingiuste».

Signor ministro, chiediamo,

una nuova indagine governativa significa che i rapporti fin qui resi dall'aeronautica non sono attendibili? «Non è vero», scatta il ministro. «Gli elementi acquisiti non sono oggetto di discussione». L'indagine, invece, secondo Zanone, servirà soprattutto a raccogliere «ogni elemento utile di carattere internazionale che esula dalla competenza

della difesa». Nel comunicato, la pista estera per il disastro di Ustica viene accreditata ancora più esplicitamente: l'indagine cercherà dati «ulteriormente acquisibili in campo internazionale». Come mai solo adesso non si crede più alle comunicazioni di smentita francesi e americane, secondo cui la sera del 27 giugno 1980 le rispettive forze armate non svolgevano alcuna attività militare nella zona di Ustica? I militari italiani sono stati solo «testimoni», come ha detto il capo di stato maggiore della difesa Porta, e di che cosa?

Zanone si ferma qui. Non parla delle accuse del Tg1, basate sulle perizie del giudice istruttore Vittorio Bucarelli; dei «buchi» dei nastri radar del centro di Marsala; della scomparsa dell'originale dell'ordine di servizio delle presenze dei radaristi la sera del 27 giugno 1980; della scomparsa del libro del plotting, dove si appuntano manualmente le tracce del radar. Zanone s'indigna se si sostiene che i generali leggano la notizia della «nuova indagine» come una smentita del loro operato. Ce lo conferma invece un alto ufficiale. «Non piacerà», afferma e rivela che all'interno delle forze armate c'è black out per tutti sul caso Ustica. «Sembra impossibile sapere cose banali, come per esempio chi comandava le basi italiane

sulle quali sta indagando il giudice». «Ambienti vicino all'aeronautica» hanno poi fatto filtrare ieri sera la notizia secondo cui la normale attività di volo di jet italiani e stranieri di Decimomannu sarebbe terminata, la sera del 27 giugno, alle 19,30.

Intanto, Dp ha chiesto un'inchiesta parlamentare, mentre il Pri è soddisfatto dell'indagine governativa.

USTICA

La Nato: non c'eravamo

"Ma l'Italia non ci ha mai chiesto nulla".

Zanone giura ancora sulla lealtà dei militari

di Stefano Menichini

ROMA. «Ma lei, signor ministro, ci crede scemi? O pensa che non abbiamo memoria? Si ricordi che, in questa storia, le vittime non sono i generali». Almeno in un momento, mentre parla Stefano Rodotà, questa discussione pomeridiana tra deputati sulla morte di 81 persone si è scaldata un po'. La piatta, rarefatta e un po' inutile relazione di Valerio Zanone ha avuto almeno questo merito, di far innervosire qualche deputato dell'opposizione. Altrimenti il dibattito su Ustica, ricavato in un intervallo delle assemblee sulla finanziaria, sarebbe passato per l'ennesima volta inosservato.

In assenza di qualsiasi ulteriore informazione sulla dinamica dell'abbattimento del Dc9, la risposta di Zanone si è limitata a una difesa a oltranza dei militari. E il breve dibattito nell'aula semideserta, oltre all'insoddisfazione delle opposizioni, ha fatto emergere solo il dissidio tra chi accetta la commissione d'inchiesta governativa (Dc, Psi, Pri) e chi si fida di più di una commissione parlamentare (Pci, Sinistra indipendente, Pr, Dp, Verdi, ma anche Pli e Padi). La prima è di imminente nomina, per la seconda bisognerà emanare una legge.

Più interessanti, per alcuni versi, le poche cose che il tedesco Woerner è stato costretto a dire, nel corso di una conferenza stampa che il segretario generale della Nato aveva organizzato per altri motivi, in conclusione della sua visita ufficiale in Italia. Woerner ha confermato che non ci furono esercitazioni Nato il 27 giugno 1980, ma che l'Alleanza non risponde di eventuali esercitazioni individuali dei paesi membri. E ha aggiunto: «Ci siamo occupati del caso solo a seguito di preoccupazioni ita-

liane». Nessuna richiesta formale, dunque, da parte del nostro governo? Woerner, imbarazzato, non ha risposto.

Non rispondere alle domande: è un vizio diffuso, a proposito di Ustica. Zanone, alla Camera, ha fatto questo. Stando alle sue parole di ieri, nei cieli di Ustica non ci doveva essere nessuno, quella sera. Gli aerei italiani erano tutti a terra, fatta eccezione per due velivoli da trasporto del 31esimo stormo di Ciampino, per un velivolo da trasporto del 14esimo stormo di Pratica di Mare e per un Atlantic del 30esimo stormo di Elmas. Ovviamente, nessuno di questi aerei può lanciare missili.

Già, e i missili? Non è possibile che siano volati i *Sidewinder*, ha detto Zanone: li abbiamo contati tutti, quelli usati dal '79 all'81, fatto salvo quello precipitato nel '79 insieme all'F-104 che lo portava. E i radiobersagli? Nessun aereo, né italiano né straniero, sarebbe decollato dall'aeroporto di Decimomannu quella sera (il Tg1 ipotizzava il lancio di un radio-

bersaglio da parte di un aereo inglese decollato dalla Sardegna). Quanto ai relitti di radiobersaglio ripescati in mare, furono affidati al direttore dell'aeroporto di Capodichino. I carabinieri consegnarono gli atti su questi relitti solo il 15 febbraio 1987; sette anni dopo il disastro! Sul nastro del radar di Marsala: secondo Zanone, non è vero che ci sia un «buco» coincidente con l'abbattimento del Dc9. Il salto di otto minuti è successivo all'impatto vero e proprio. Dalla relazione di Zanone, infine, è emersa un'incredibile inutilità dei servizi segreti: non hanno mai ipotizzato una responsabilità libica, non possono smentire gli «alibi» forniti dalle aviazioni statunitense e francese.

Per quanto riguarda la ricostruzione, dunque, nessuna novità. Ma a Zanone sembrava

ieri pomeriggio premere molto di più la difesa dei suoi generali: si sono comportati, ha ripetuto, «con assoluta lealtà, piena collaborazione e completa dedizione al proprio dovere». E «insinuare alcunché di diverso, come da talune parti non si è evitato di fare, è profondamente ingiusto». E' «inopportuno» tentare anticipazioni dei risultati delle perizie. E sono «comprensibili», dunque, «i sentimenti di malessere nelle Forze armate».

«Comprensibile», piuttosto, è che a qualche deputato dell'opposizione sia scappata la pazienza. Il radicale Francesco Rutelli se l'è presa solennemente col ministro: «Da oggi lei ha accettato di sedere sul banco degli imputati insieme ai suoi predecessori e ai vertici militari». Non sono stati più teneri il comunista Isaia Gasparotto, il demoproletario Edo Ronchi e il verde Giancarlo Salvoldi. E poi, ecco l'irruzione dell'indipendente di sinistra Rodotà: «Cosa ci racconta, signor ministro, della lealtà di questo o di quello? La verità è che c'è stato un occultamento bell'e buono, e che lei qui ha fatto una ritirata indecorosa, perfino rispetto a quello che il governo ammise durante il dibattito su Ustica del 30 settembre '86». In quel momento Giovanni Spadolini, dal suo ufficio in Senato, dichiarava: «Non bisogna mettere in discussione il rapporto tra potere politico e potere militare».

Il procuratore di Marsala vuole scoprire chi ha telefonato venerdì a «Telefono giallo»

Ustica, una nuova inchiesta

Sequestrati i nastri della trasmissione tv sul Dc9

di DANY APERIO BELLA

Nuova inchiesta giudiziaria sul Dc9 di Ustica. La registrazione televisiva della trasmissione *Telefono giallo* di venerdì scorso è stata sequestrata. Lo ha disposto il procuratore capo della repubblica di Marsala, Paolo Borsellino. La tv, dunque, ha clamorosamente riaperto il caso Ustica, l'abbattimento del Dc9 dell'Itavia in volo tra Bologna e Palermo il 27 giugno 1980. Dopo otto anni di depistaggi, contorcimenti, reticenze e omissioni un impulso alla ricerca della verità. L'iniziativa del magistrato siciliano è una risposta indiretta ma pronta alla richiesta, avanzata dal *Messaggero*, di non lasciar cadere quello che potrebbe rivelarsi un tassello fondamentale: la telefonata anonima che in diretta in quella lunga notte sulla terza rete Rai ha rilanciato l'accusa di occultamento, di eclisse di strage avvenuta alla postazione radar della difesa aerea di Marsala.

L'uomo al telefono ha detto di essere un aviere in servizio a Marsala il giorno della strage. L'esplosione uccise 81 persone: «Quella sera ero il radarista di turno, ho visto tutto. Ma la mattina dopo il maresciallo ci disse di farci i fatti nostri e di dimenticare quello che era accaduto». Proprio per identificare la persona che ha telefonato alla Rai il procuratore Borsellino ha fatto sequestrare la registrazione, affidando il compito al sostituto Giuseppe Salvo e al maresciallo dei carabinieri Carmelo Canale, comandante del nucleo di polizia giudiziaria. Il reato ipotizzato è quello di favoreggiamento. L'inchiesta è allo stato iniziale, quello degli «atti relativi».

Il *Messaggero*, l'1 dicembre 1986, ricostruendo la tragedia aerea e ipotizzando che il Dc9 di linea sia stato abbattuto con un missile in luogo di un aereo da guerra milita-

re, un Mig23 libico, che se ne fece scudo, spiegò anche come negli otto minuti «casualmente» cancellati della registrazione radar che fu consegnata al giudice Giorgio Santacroce c'era la chiave per capire tutto quello che successe dopo l'incidente, entro un raggio che comprende il punto della Sila dove cadde il caccia di Gheddafi, ufficialmente 21 giorni dopo, il 18 luglio 1980. Ma i professori Rondanelli e Zurlo, che effettuarono su ordine della magistratura di Crotone l'autopsia sulla salma riesumata del pilota, affermarono che quel cadavere, in avanzato stato di decomposizione, era morto in verità una ventina di giorni prima, quindi proprio in coincidenza temporale con l'esplosione del Dc9.

Ma un altro radar militare, quello di Licola, vide e registrò quel che avvenne in quella maledetta sera. E le informazioni furono registrate anche dal terzo Roc di Martina Franca, il sistema nevralgico della difesa aerea di tutto il centrosud dell'Italia. Come ha ricordato ancora nella trasmissione televisiva del 6 maggio il generale Zeno Tascio, quelle registrazioni sono classificate, cioè coperte dal segreto militare, e possono essere fornite alla magistratura solo in seguito a una istanza motivata. Il procuratore di Marsala con l'ordinanza di sequestro della registrazione del filmato della trasmissione televisiva, si propone ora di identificare la voce anonima.

Il reato ipotizzato è quello di favoreggiamento. Ma da parte di chi? Del presunto aviere o del suo superiore che gli intimò di tacere su una materia coperta da segreto? Complessi quesiti giuridici, delicatissimi problemi di sicurezza nazionale e di rapporti tra Stati. La sensazione è che comunque ci si stia facendo strada tra i veli che hanno oscurato la vicenda.

Corrado Augias, conduttore di *Telefono giallo*, ha detto di essere rimasto colpito dal «tono vibrante» di quella telefonata. Ha rivelato di aver incontrato lunedì il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che cura l'istruttoria su Ustica. «Il giudice mi ha detto di non aver visto il programma ne letto le reazioni sui quotidiani. Mi auguro - ha detto Augias - che si sia trattato di una battuta, perché il compito di un giornalista finisce con la confessione stimolata, ma è proprio allora che comincia il dovere d'indagine di un magistrato».

L MESSAGGERO
LUNEDÌ
16 MAGGIO 1988

Il Dc9 abbattuto a Ustica/A causare la tragedia fu un missile? L'ipotesi si rafforza

Così videro aerei sparare

Un teste racconta: «Inseguimento di caccia a Stromboli»

del nostro inviato
DANY APERIO BELLA

MESSINA - Ecco un testimone che toglie un altro velo sulla tragedia di Ustica: quella maledetta sera del 27 giugno 1980, quando il Dc9 dell'Itavia fu abbattuto, qualcuno sull'isola di Stromboli vide una battaglia aerea. Due velivoli militari, che sembravano F-104, all'inseguimento di un altro aereo, di forma un pò diversa dai primi. Sparavano con le armi di bordo, si vedevano chiaramente le fiammate e il percorso di numerosi traccianti. Un rapido passaggio, a quota relativamente bassa, verso Est, cioè verso la Calabria, segnato da fragorosi rimbombi. L'aereo inseguito forse era un Mig 23 libico. Un jet da guerra dell'Aeronautica di Gheddafi, capace di volare a una velocità superiore a due volte quella del suono, fu ritrovato sulla Sila il 18 luglio di quell'anno. Ma il cadavere riesumato del pilota mostrò ai periti che effettuarono l'autopsia un avanzato stato di decomposizione, tale da indurre a sostenere che la morte fosse avvenuta una ventina di giorni prima e dunque proprio in coincidenza con l'esplosione che costò la vita di 81 persone che viaggiavano da Bologna verso Palermo sul volo di linea civile.

A portare un altro tassello, che combacia con quelli che indicano un concatenamento di eventi fino all'abbattimento con un missile del Dc9, è un alto funzionario dell'Espri, l'ente siciliano di promozione industriale. Ha 60 anni e sta per andare in pensione. Nella sua bella casa borghese a Messina, sul lungomare di via della Libertà, le vetrate inquadrano i traghetti che fanno la spola con il continente, da qui verso Villa San Giovanni. Qui ci ha ricevuto. Lo indicheremo con le iniziali P. A. poiché chiede riserbo e si è deciso spontaneamente

a raccontare quel che sa per «rendere giustizia a quei poveri morti e ai loro familiari anche a costo di dire verità scomode per la stessa ragion di stato».

P. A. è a conoscenza di un episodio molto significativo, narratogli a più riprese da un giovane che conosce bene. Dell'identità di questa seconda persona il *Messaggero* è venuto casualmente in possesso. «Costui - dice P. A. - il pomeriggio di quel 27 giugno si trovava a Stromboli per raccogliere informazioni scientifiche sulla pesca presso la delegazione di spiaggia tenuta dalla Guardia di Finanza. Lui e il personale ancora presente nella caserma furono attratti dal rumore degli aerei che si inseguivano e pensarono a una esercitazione, frequente da quelle parti, anche se quei colpi e quegli spari indicavano piuttosto un episodio di guerra aerea».

La rivelazione fu fatta a P. A. circa un anno dopo la strage, mettendo in relazione temporale l'inseguimento aereo e l'esplosione del Dc9. Dell'inseguimento aereo, quando si allungavano le ombre della sera, furono testimoni altri in Calabria e ne hanno riferito alla trasmissione televisiva *Telefono giallo* il 6 maggio. Tutti questi eventi dovevano essere visibili nella registrazione radar della postazione della difesa aerea di Marsala. Ma quando il giudice Giorgio Santacroce sequestrò il nastro risultarono mancanti proprio gli otto minuti, da quattro a dodici dopo l'esplosione del Dc9, che avrebbero mostrato la traccia di un inseguimento di intercettori, che si sarebbero potuti levare in volo dalla base più vicina, quella di Birgi, vicino a Trapani, fino alla Sila, dove fu ritrovato il Mig di Tripoli, che potrebbe a sua volta essersi mosso dalla base libica di Malta.

L'esplosione del Dc9, il contatto con il «nemico», l'inseguimento fin oltre Stromboli, l'abbattimento. Una serie di tragiche circostanze concatenate oscurate sul nastro magnetico del radar di Marsala. Un'eclisse di strage. Ma c'era un altro occhio quella sera che vide tutto: il radar della difesa aerea di Licola, vicino a Napoli. E tutte le immagini furono convogliate al cervello: il terzo Roc di Martinafranca, nel cuore della montagna della Murgia, sotto il bosco delle Pianelle, che è il centro nevralgico della difesa aerea di tutto il Centrosud dell'Italia.

«Certo - dice P. A. - siamo nel campo delle ipotesi. Eppure se questa ricostruzione non fosse vera le valutazioni sulla nostra capacità di difesa sarebbero inquietanti e deprimenti, perché il nostro sistema di vigilanza avrebbe fatto molta acqua se non si fosse accorto che uno o più aerei militari libici erano penetrati molto profondamente nel nostro spazio aereo, fossero essi o meno implicati nella tragedia». P. A. aggiunge che la sua fonte, un mese dopo, gli fornì di nuovo la stessa versione. Successivamente, tre anni fa, ebbe però dei dubbi: forse - sostenne - l'inseguimento aereo non avvenne lo stesso giorno dell'abbattimento del Dc9.

«Ora - dice ancora P. A. - la versione è stata nuovamente modificata: probabilmente non fu nel tardo pomeriggio ma verso mezzogiorno. Uno strano atteggiamento di reticenza. L'ho rivisto ancora oggi. Mi ha detto di aver tentato di telefonare a *Telefono giallo*, la trasmissione della terza rete Rai che io peraltro non ho visto, poiché quel movimento di aerei somigliava a quello descritto per telefono da un ragazzo calabrese. L'ho sollecitato a rendere la sua testimonianza. Mi ha risposto di aver già

tanti problemi e di non volerne aggiungere altri». Intanto nell'hangar di Capodichino si legano i pezzi del Dc9 recuperati in fondo al mare.

22 GIU. 1988

IL MESSAGGERO

Via il segreto di Stato sulla tragedia di Ustica

Il Dc-9 abbattuto da un missile diretto verso un Mig libico?

di SANDRO IANNI

La presidenza del Consiglio potrebbe levare il segreto di Stato su tutta la documentazione che riguarda la tragedia di Ustica. Se così fosse si potrebbe pervenire, finalmente, a stabilire le cause che fecero inabissare nel mare il Dc9 dell'Itavia. Una decina di giorni fa, infatti, il magistrato che indaga sull'incidente, si rivolse a palazzo Chigi per acquisire i fascicoli relativi e per sapere se su quei fascicoli esistesse il segreto di Stato. Non trovandoli presso la presidenza si rivolse al ministero della Difesa e al mini-

sterio dei Trasporti. Adesso la documentazione dovrà pervenire alla presidenza del Consiglio, che deciderà se apporre o meno la clausola del segreto di Stato. E dalle dichiarazioni fatte sembra che la Presidenza sia orientata verso la massima liberazione di tutte le informazioni in proprio possesso.

«Il governo deve dire la verità - incoraggia a questo punto il comunista Aldo Tortorella, vice-presidente del comitato parlamentare per i servizi segreti - Il suo primo dovere è di non mentire agli italiani e, in questo caso, ai parenti delle vittime». Proprio questa mattina di tutta la vicenda che costò la vita a 81 persone si occuperà il Comitato parlamentare che ha in programma le audizioni del ministro della Difesa e il direttore del Sismi, ammiraglio Martini.

Intanto il legale che assiste la compagnia Itavia ha chiesto nuovi accertamenti. Secondo l'avvocato Fasari questi accertamenti dovrebbero dimostrare che l'esplosione in volo dell'aereo venne provocata da un missile sparato durante un combattimento tra caccia. Secondo la tesi del legale l'incidente sarebbe stato conseguenza dell'intercettazione nei cieli di Ustica di un Mig libico entrato nello

spazio aereo italiano. Il legale chiede a questo proposito che venga accertata la compatibilità tra gli esami medico legali compiuti sulla salma del pilota libico, recuperata dopo la caduta del Mig sulle montagne della Sila, con le date attribuite alla sua morte e le circostanze in cui questa sarebbe avvenuta. Non si tratta di particolari di poco conto. Finora si è infatti sostenuto che la caduta del Mig si sarebbe verificata qualche settimana dopo la tragedia di Ustica, quindi tra i due fatti non ci sarebbe stato nessun collegamento.

Sempre nell'istanza presentata ieri al giudice istruttore Bucarelli, l'avvocato Fasari chiede che il ministero della Difesa chiarisca cosa avvenne esattamente al controllo radar del traffico aereo il 27 giugno 1980 lungo la rotta «I Tigi», percorsa dal Dc9 in volo tra Bologna e Palermo. In particolare dovrà essere specificato se il dicastero ordinò al comando di prevenzione aerea il decollo di caccia italiani e se risulti essere avvenuto o meno l'utilizzo da parte dei caccia intercettori di armi di bordo o missili aria-aria.

Sembra quindi molto vicina alla verità la tesi, tempo fa definita fantasiosa, in base alla quale il Dc9 non esplose in volo per cause interne, dal guasto alla bomba, ma fu involontariamente abbattuto da un missile nel corso di un improvviso combattimento aereo che coinvolse un Mig libico. Di fronte alla richiesta sempre più pressante dei fascicoli con le documentazioni che fotografarono gli avvenimenti di quella giornata nei cieli di Ustica, appare sempre più difficile che il segreto di Stato possa essere opposto per chiarire i punti oscuri di quella vicenda. Tra i commenti politici anche il segretario del partito socialdemocratico, Cariglia, si è dichiarato favorevole alla rimozione del segreto di Stato sulle cause del disastro di Ustica.

Ustica

Sottosegretario afferma: «Verità celata da organi dello Stato»

«E' palese che organi dello Stato, magari agendo autonomamente, abbiano contribuito a celare la verità sulla strage di Ustica del 27 giugno 1980». Il sottosegretario alle Finanze Stefano De Luca, liberale, rilancia gravi accuse, riferendosi anche alla messa in scena del Mig libico precipitato sulla Sila e ritrovato ufficialmente venti giorni dopo. Dopo aver affermato, un mese fa, che sull'abbattimento del Dc9 dell'Itavia si era innescata una «menzogna di Stato» e aver sollecitato a rimuoverla il ministro della Difesa Zanone, che è del suo stesso partito, ora non ritiene sufficiente la disponibilità alla rimozione dell'eventuale segreto espressa dal presidente del Consiglio De Mita. Per De Luca l'inchiesta è comunque ad una svolta, perché questo governo «vuole percorrere la strada della verità».

De Luca afferma che «è certo» che il Dc9 è stato colpito otto anni fa da un missile e restano due ipotesi: «Che qualcuno abbia taciuto su chi lo aveva lanciato o che il nostro sistema di difesa sia un colabrodo». Il sottosegretario propende per la prima ipotesi, avvalorata «dalle pressioni di lobby, purtroppo a capitale pubblico, che brigarono per far revocare le licenze di trasporto all'Itavia».

La «generica» disponibilità del governo non ha soddisfatto l'associazione dei pa-

renti delle vittime che ricorda i molti misteri, le omissioni: l'ordine di servizio del radar di Marsala sparito, il nastro cancellato, le dichiarazioni del ministro Formica, l'autorizzazione per il recupero del relitto. «Il governo e le autorità militari si dichiarano ora pronti a collaborare con la magistratura, ma perché questa collaborazione finora non c'è stata? L'autorità giudiziaria si era forse dimenticata di chiederla o, richiesta, era stata negata?». I familiari delle vittime concludono che «la verità va chiesta alle persone che necessariamente debbono essere state informate e che hanno taciuto».

Il responsabile di Democrazia proletaria per i problemi della Difesa, Falco Accame, è convinto che ad abbattere il Dc9 sia stato un aereobersaglio e la dichiarazione di Zanone («dalla base di Salto di Quirra non ne spararono») non lo convince: «Da otto anni aspetto di sapere se aereobersagli sono partiti, per esempio, da navi Usa nel Mediterraneo in un raggio di mille chilometri da Ustica, per cui forse sarebbe meglio esaminare i resti di aereobersaglio che furono trovati in mare».

D. A. B.

Conferma da Londra: il Dc 9 fu colpito da un missile

I risultati delle numerose perizie italiane, uniti alle prime indiscrezioni sul lavoro compiuto dagli specialisti inglesi del Rarde, confermano che il Dc 9 precipitato nel mare di Ustica alle 20.58 del 27 giugno 1980 con 81 persone a bordo, fu abbattuto da un missile. Un missile di quelli «a guida passiva», dicono le notizie giunte dai laboratori di Seven Oaks, nel Kent, dove per 36 ore sono rimasti cinque periti della commissione d'inchiesta italiana.

Uno di quei missili che vanno a colpire dove trovano una fonte di calore. Questo contrasterebbe con il fatto che quel Dc 9 non fu centrato su nessuna delle due fusoliere, ma a otto anni di distanza è venuta fuori un'altra spiegazione: il missile andò a ricercare un riflesso del sole al tramonto in quella sera di piena estate.

□ Secondo le prime indiscrezioni si tratterebbe di uno di quelli «a guida passiva», che vanno a ricercare una fonte di calore

I cinque periti (il professor Leonardo Lecce, l'ingegner Ennio Imbimbo, il professor Mariano Migliaccio, il medico legale professor Carlo Romano e il comandante dell'Ati Cesare Plantulli Lambert) sono tornati ieri sera in Italia dopo aver ascoltato una relazione, solo orale, dai tecnici del Royal Armament Research Development). Seguirà un rapporto scritto.

Hanno usato un volo di linea, tanto che proprio in volo sono stati intervistati dalla Rai. I reperti che gli inglesi hanno utilizzato, invece, arriveranno in Italia a bordo di

un velivolo militare per motivi di sicurezza.

I più vecchi conoscitori del «giallo» di Ustica e dell'inchiesta che ne è venuta fuori a questo punto sembrano tutti propensi a ritenere che la verità sia vicina. Un paio di mesi al massimo, dicono i più pessimisti. Il tempo, cioè, perché la consulenza britannica sia valutata nei particolari e inserita nella grande perizia che stanno preparando allo «Spettrometro» di Napoli. La perizia che aspetta il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, quella attorno alla

□ La sera del 27 giugno di 8 anni fa, il missile probabilmente fu attirato da un riflesso del sole. Ci furono 81 vittime

quale stanno lavorando i cinque esperti andati e tornati da Londra e il loro coordinatore, il professor Massimo Blasi, restato a Napoli.

Sei uomini al quale è stato affidato il compito di dire una parola quasi risolutiva su quello che accadde nel cielo di Ustica. Uomini che neppure in Gran Bretagna si sono sbilanciati più di tanto. Il professor Leonardo Lecce, ad esempio, ad un'agenzia di stampa ha dichiarato soltanto che la commissione d'inchiesta «ha un'idea definitiva sulla cause della sciagura», ma non ha voluto «né smen-

ture né confermare» che l'aereo è stato abbattuto da un missile. «Non crediamo che saranno necessarie altre indagini - ha insistito con i giornalisti il professor Lecce - le informazioni dovrebbero bastare alla commissione per dare un giudizio».

Intanto in Italia tornano le polemiche. C'è chi sostiene che la verità sull'abbattimento del Dc 9 Itavia nel cielo di Ustica sia stata raggiunta addirittura due anni fa da una perizia dei tecnici del Consiglio nazionale delle Ricerche tenuta segreta. E c'è anche chi racconta, attraverso de-

nunce al magistrato, di misteriosi pedinamenti a cui sarebbero sottoposti questi stessi esperti del Cnr.

Solo una settimana fa è tornata a farsi sentire anche l'associazione dei familiari delle vittime, chiedendo nuovi interrogatori per alcuni dei personaggi più contestati in questi anni, protestando per l'esclusione dalle parti civili delle organizzazioni sindacali, e soprattutto invocando nuovi accertamenti su quel che avvenne la sera del disastro nelle stazioni radar di tutto il meridione d'Italia. L'ipotesi più conosciuta è che un aereo italiano o di una base Nato si sia levato in volo obbedendo a un ordine Scramble, una cosiddetta «partenza d'allarme». Si cerca di sapere se ci fu un inseguimento a quel Mig libico precipitato poi sulla Sila.

N. C.

Un'ipotesi che poggia su frammenti di un radiobersaglio e tracce radar di Ciampino

«Fu un missile italiano»

Nuove rivelazioni sulla tragedia del Dc-9 di Ustica

- La ricostruzione è stata fornita dal rotocalco televisivo «Tg1 Sette». L'Aeronautica smentisce
- Ma il radar proverebbe una intensa attività militare, proprio in quelle ore, nelle acque del Tirreno

Il mistero di Ustica si arricchisce di un'altra puntata. Dopo le perizie inglesi - che indicavano come con buona probabilità il DC-9 dell'Itavia con 81 persone a bordo fosse stato abbattuto da un missile - ecco ora i primi elementi che potrebbero contribuire all'individuazione del «caccia» da cui il missile partì. Un velivolo militare appartenente a un paese della Nato, si è ipotizzato più volte, ma ora ci si spinge più in là: potrebbe essere stato addirittura italiano.

L'ipotesi è stata sostenuta ieri sera nel corso della trasmissione televisiva «Tg1 Sette», un rotocalco d'attualità che proprio con una ricostruzione del disastro di otto anni fa ha «aperto» la sua seconda puntata. Un'ipotesi che prende solo spunto dai risultati dei tecnici inglesi resi noti neanche due settimane fa, perché si basa piuttosto su un particolare nuovo di zecca: il ritrovamento di alcuni frammenti di «drone» (in inglese: calabrone), un radiobersaglio usato per esercitazioni militari, ritrovati in quei giorni sia a Baia Domizia, sul litorale casertano, che nello Stretto di Messina.

Alcuni di questi frammenti sarebbero misteriosamente scomparsi. Rimarrebbe, ad esempio, solo la fotografia di quella parte di «drone» con la tipica coccarda tricolo-

re: la prova cioè che si sarebbe trattato di un'esercitazione tutta italiana. «Tg1 Sette», in effetti, tira fuori anche un'altra novità. Finora si è sempre detto che non sono rimaste segnalazioni radar di quel che accadde fra le 20 e le 21 del 27 giugno 1980 nei cieli del meridione d'Italia.

Ora, invece, spunta fuori il resoconto del secondo radar di Ciampino (il primo non poteva arrivare fino a Ustica, «coprendo» soltanto 135 miglia) che riferisce di una intensa attività militare, in quelle ore, sul basso Tirreno, a Est della Sardegna. Tutto questo nonostante le smentite ufficiali della nostra Aeronautica militare.

Sempre seguendo queste tracce radar finora sconosciute, dalla punta Sud-occidentale della Sardegna fu sganciato in volo - da un aereo di fabbricazione inglese - un radio bersaglio lungo sette-otto metri, il «drone» appunto, costituito da un tubo bianco con due alette di color arancione, che nell'esercitazione rappresenta l'aereo da abbattere. Il radiobersaglio, come si è potuto ricavare dai ritrovamenti di Baia Domizia e dello Stretto di Messina, è di quelli prodotti dalla società americana Beech Aircraft, fornitrice dell'Aeronautica militare italiana appunto. Che ora smentisce, sostenendo di aver effettuato l'ul-

timo lancio di un radio bersaglio di quel tipo almeno sette-otto mesi prima della tragedia di Ustica. Ma c'è chi obietta ancora: i resti trovati a Baia Domizia e nello Stretto erano scarsamente corrosi, cioè, finiti in mare da poco tempo.

L'ipotesi di «Tg1 Sette», insomma, è che il caccia italiano, durante quell'esercitazione fosse finito fuori rotta alla ricerca di quel radio bersaglio e che, lanciando un missile per abbatterlo, avesse invece abbattuto il Dc 9 con 81 persone a bordo.

Intanto al collegio dei sei periti nominati dal giudice istruttore romano Bucarelli resta soltanto un'ultima riunione prima di consegnare la relazione finale scritta sulla base dei risultati delle perizie inglesi e delle ricerche degli uomini del Cnr a Napoli.

La tesi ipotizzata ieri sera sembra a questo punto lasciare completamente in secondo piano un elemento finora tenuto presente da tutte le ricostruzioni: il Mig libico ritrovato 20 giorni dopo Ustica sulla Sila e precipitato forse nelle stesse ore del disastro. Viene accantonato il sospetto, cioè, che non si stesse inseguendo un radio bersaglio, ma un aereo vero, un aereo nemico.

N. C.

I radar della difesa aerea registrarono tutto quello che accadde il 27 giugno 1980

In otto minuti un'eclisse di strage

di DANY APERIO BELLA

In otto minuti un'eclisse di strage. Così il *Messaggero* titolò il primo dicembre 1986. E scrisse che negli otto minuti di impulsi elettrici magnetizzati della registrazione del radar della difesa aerea di Marsala c'era scritto quel che accadde nel tragico tramonto del 27 giugno 1980. In quel nastro cancellato c'era la chiave del mistero di Ustica. Il tassello fondamentale per svelare il colpevole dell'abbattimento del Dc9 dell'Itavia e della morte di 81 persone.

Il «buco» va dalle 21,03, quattro minuti dopo la deflagrazione del jet, fino alle 21,11. Quando il giudice Giorgio Santacroce durante la prima inchiesta giudiziaria sequestrò la registrazione di Marsala trovò uno spezzone mancante. Per una «esercitazione», gli spiegano. E aggiunsero che comunque quel nastro scomparso non era importante, perché non copriva il momento dell'incidente. Ma non è così. Il ministro

Giuliano Amato, allora sottosegretario alla presidenza del Consiglio, spiegò alla Camera che nel momento dell'impatto il radar di Marsala non vide la scena del delitto perché era coperto dal cono d'ombra del monte Erice.

Il cono d'ombra comincia intorno al punto d'impatto e finisce ottanta chilometri dopo, esattamente la distanza che un jet supersonico, come un F104 o un Mig 23, percorre in meno di quattro minuti. Negli otto minuti successivi gli aerei da guerra sono in grado di percorrere un po' più di duecento chilometri. Nel cerchio, con centro a 80 chilometri ad Est del punto dell'abbattimento del Dc9 e raggio di 200 chilometri, ci sono tutti i punti in cui quei

jet possono essere andati a finire dopo un inseguimento senza che ne sia rimasta traccia. Il radar però registrò tutti i movimenti. Ma quella prova è stata fatta scomparire. E il magistrato di Marsala che andò a chiedere l'ordine di servizio della pretesa esercitazione, cinque mesi fa, scoprì che non c'era.

Quando riprende la registrazione di cui è rimasta traccia, dodici minuti dopo l'abbattimento del Dc9, tutto è finito. E nel cerchio oscurato c'è anche il territorio del comune di Castelsilano, tra i monti della Sila, dove proprio un Mig 23 libico andò a schiantarsi. L'Aeronautica ritenne di datare (*ritenne di datare*, così affermò testualmente il 24 giugno scorso il ministro della Difesa

Valerio Zanone) al 18 luglio quella caduta. Ma sempre il *Messaggero* ha rivelato che c'è stata una messa in scena, un depistaggio sulla fine del Mig di Gheddafi: i professori che hanno fatto l'autopsia del cadavere del pilota, riesumato dopo l'intervento della magistratura, hanno affermato che il comandante tripolino era morto in verità una ventina di giorni prima, dunque proprio in coincidenza con l'esplosione del Dc9.

Di un inseguimento di aerei militari in quella tragica sera sono state raccolte altre testimonianze a Messina. Ma c'è molto di più. Tutto ciò che avvenne il 27 giugno 1980 nei cieli del basso Tire-

no fu registrato dal Terzo Roc, il cuore della difesa aerea italiana. Il centro operativo è nascosto nella montagna della Murgia, vicino a Martinafranca, in Puglia. Superprotetto, i suoi radar ricevono impulsi da tutti i sensori sparsi nella penisola e sulle isole. Come l'occhio dell'ape, fatto di tante piccole facce, scruta lo spazio aereo centromediterraneo e del Mediterraneo. Ventiquattro ore su ventiquattro, tutti i giorni, da dieci anni.

«Un lavoro che non fa rumore» ci disse, il 10 maggio 1987, il generale Sandro Ferraguti, comandante di quel centro nevralgico scavato nella roccia sotto al bosco delle Pianelle, dove acce-

demmo attraverso bianchi cunicoli da film di James Bond. Il comandante ci spiegò anche come da lì sia possibile sorvegliare i voli, anche di intrusi, registrare le tracce, dare l'allarme, far decollare entro cinque minuti caccia intercettori armati, muovere ricognitori e soccorsi, controllare interferenze con il traffico aereo civile. E quando l'aereo dell'Itavia fu abbattuto sull'aerovia Ambra 13 l'occhio di Martinafranca era vigile, e riceveva gli impulsi sia da Marsala che da Licola.

Depistaggi, occultamenti di prove. Poi ci sono le ipotesi: ora affiora quella dell'abbattimento involontario ad opera di un F104 che sparava su un aerobersaglio. Accame sostiene che può essere stato addirittura quest'ultimo a colpire il Dc9. Il ministro Formica rivelò che l'ipotesi del missile gli fu indicata dal generale Rana. Resta valida l'ipotesi del Mig. Ma certo qualcuno ha nascosto e mentito. E sarà chiamato a risponderne.

L'aereo civile sarebbe stato colpito da un missile sganciato da un caccia italiano

IL MESSAGGERO
GIOVEDÌ
3 NOVEMBRE 1988

Ustica, interviene De Mita

Chiesti alla Difesa accertamenti sul disastro del Dc 9

La tragedia di otto anni fa sarà all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri di domani. Ma per il giudice Bucarelli la ricostruzione televisiva è fatta di «cose ormai vecchie»

di NINO CIRILLO

L'ultima ricostruzione del disastro di Ustica è finita dritta a Palazzo Chigi: il presidente del Consiglio De Mita ha invitato il ministro della Difesa Zanone a «disporre ulteriore accertamenti». E Zanone ne riferirà già nella seduta di domani. E se fu davvero un missile aria-aria del tipo Sidewinder, la sera del 27 giugno 1980, a colpire prima un radiobersaglio e poi il muso del «Dc 9» dell'Itavia con 81 persone a bordo, se insomma saranno confermate dall'indagine penale le rivelazioni fatte l'altra sera da «Tg1 Sette», allora il ministro Zanone farà di più: «procederà immediatamente all'apertura di un'inchiesta per l'accertamento di ogni responsabilità nell'ambito del dicastero».

Nella ricostruzione del disastro di Ustica, ormai a pochi giorni dalla consegna della relazione finale dei periti, è quindi ancora tutto possibile. E' ancora possibile, cioè, che il ministro torni a mettere in discussione quel che aveva affermato il 24 giugno scorso sulla base delle «dichiarazioni e attestazioni fornite dai vertici dell'Aeronautica militare» per escludere che «nella zona e nell'ora dell'incidente fossero in corso esercitazioni aeree nazionali o della Nato e che veicoli aerotattici dell'Aeronautica militare si trovassero in volo». Lo disse sulla base di «dichiarazioni giurate» del comandante della VI flotta Usa, delle autorità militari francesi e del capo di Stato maggiore dell'Aeronautica Franco Pisano.

E' stato dopo una convulsa mattinata di riunioni che la Difesa ha fatto conoscere la sua posizione. Una mattinata durante la quale si sono susseguite le prese di posizioni dei partiti, si è riaccesa violentemente la polemica, si è tornati ad accusare i vertici militari dell'epoca di aver taciuto la verità.

I comunisti hanno chiesto al presidente del Consiglio De Mita e al ministro Zanone di riferire al Parlamento; il liberale Patuelli ritiene necessaria la convocazione del Comitato parlamentare per i servizi di informazione e sicurezza; i verdi, invece, hanno espresso la loro «indignazione per il comportamento tenuto dall'Aeronautica che

ha mentito deliberatamente»; il demoproletario Accame è favorevole alla istituzione di una commissione di inchiesta parlamentare; il democristiano Casini ha proposto che di Ustica si occupi la commissione parlamentare d'inchiesta sul terrorismo e sulle stragi.

Poi l'Associazione familiari delle vittime. Il presidente Daria Bonfiatti da Bologna ha dichiarato: «Abbiamo visto in Tv una cosa peggiore di quel che potessimo immaginare, l'ipotesi cioè, che non ci sia stata neppure una vera ragione di Stato. Una botta dura per noi...». E l'avvocato di parte civile Romeo Ferrucci le ha fatto eco: «Si tratta di rivelazioni esplosive che mettono in luce verità che tutti intuivano, ma solo pochissimi hanno cercato di sottrarre a occultamenti e reticenze eccellenti». Ferrucci parla di «vicenda giudiziaria che dimostra in modo esemplare fino a che punto possano giungere i condizionamenti di una malintesa ragione di Stato sul corso della giustizia».

Ma anche nel merito delle ricostruzioni televisive sono venuti fuori alcune novità. Si ipotizza a questo punto - e dovrebbero trattarsi di indiscrezioni trapelate tutte dall'inchiesta penale ormai in chiusura - che il radiobersaglio sia stato sganciato in volo da un aereo di fabbricazione inglese partito da una base della Sardegna Sud-occiden-

tale e che questo radiobersaglio sia stato centrato dal missile di un «caccia» italiano levatosi in volo dalla base di Grosseto. I resti di questo radiobersaglio sarebbero stati ritrovati in mare, a Baia Domiziana e a Messina.

Ma c'è chi non nasconde qualche perplessità, come il comandante Cesare Plantulli Lambert, perito di parte civile: «Le tracce radar di Ciampino si conoscono da anni. E possono riferirsi sia al radiobersaglio di cui oggi si parla, sia al Mig Libico poi precipitato sulla Sila di cui si è sempre parlato. Non si deve quindi escludere niente, la relazione finale non è stata ancora consegnata».

Il titolare dell'inchiesta, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, commentando il servizio televisivo parla addirittura di «cose vecchie». Lo stesso demoproletario Accame non si mostra stupito più di tanto e ripete una sua vecchia ipotesi: «L'aereo può essere stato abbattuto anche dall'impatto con il radiobersaglio, senza che sia stato lanciato nessun missile». Ma anche sul radiobersaglio il ministero della Difesa ha voluto sottolineare, sempre seguendo le informazioni venute dall'Aeronautica, che «l'ultimo lancio di radiobersaglio dal poligono di Salto di Quirra era stato effettuato nel gennaio 1980, cioè cinque mesi prima».

L'interrogatorio di Alfonso Galeota, del clan camorrista di Missi. Il pm: «La denuncia per calunnia» Treno 904, l'imputato alza polvere: «Il giudice promise soldi»

del nostro inviato
FRANCO ALBANESE

FIRENZE - «Il Pm Vigna, a Pisa, mi fece reiterate offerte di soldi e promesse di espatrio e incolumità per me e per la mia famiglia, perché ammettessi di aver comprato l'Alfa blindata che usava Missi...». E' Alfonso Galeota, un fedelissimo del clan camorristico di Giuseppe Missi che lancia la grave accusa contro il pubblico ministero fiorentino, alla terza udienza del processo per la «strage di Natale» (23 dicembre '84, sul treno 904, 16 morti e 266 feriti). Vigna salta su, subito, e, col sorriso sulle labbra, avverte: «Io la denuncia per calunnia». Il presidente, Armando Sechi, cerca di comporre immediatamente l'incidente: «Lei ha fatto dichia-

razioni particolarmente gravi, potrebbe andare incontro a un altro processo...». L'imputato lo interrompe: «Il Pm disse le stesse cose e fece le stesse offerte di soldi al mio avvocato, che può confermarlo». E si gira verso il legale, Luca Saldarelli.

Tra l'incudine e il martello, come si suol dire, l'avvocato è chiamato a difendersi. E' Vigna che sollecita il suo chiarimento. «La mia impressione - dice Saldarelli - è che l'imputato abbia detto cose che - vere o false che siano - non hanno specifica attinenza con il processo, ma riguardano aspetti dell'istruttoria. Invito Galeota a rispondere all'interrogatorio». Galeota, invece, continua a insistere: «A me e all'avvocato...». Ho l'impressione che si stia un po' deviando: quasi

□ L'uomo è titolare di un negozio a Napoli, frequentato dall'ex deputato missino Massimo Abbatangelo, che li avrebbe consegnato parte dell'esplosivo per la «strage di Natale»

un'ammonizione al presidente. A questo punto, Saldarelli non ha altra scelta che chiedere una sospensione di dieci minuti, che gli viene accordata.

Per ora, è bene chiarire che l'acquisto dell'Alfa blindata, negato in istruttoria da Galeota, che ieri lo ha invece ammesso in udienza, è uno degli anelli che «saldano» il gruppo camorristico napoletano ai mafiosi siciliani. Com'è noto, la tesi accusatoria individua nei due gruppi suddetti e nell'eversione ne-

ra, il cui maggiore esponente sarebbe il deputato missino Massimo Abbatangelo, la matrice dell'attentato terroristico.

La tensione generata dall'incidente è stata smorzata dalla serenità con cui Vigna ha affrontato la situazione, mentre alcuni avvocati si accalcavano attorno a lui manifestandogli solidarietà. E' opportuno precisare che già all'inizio dell'interrogatorio l'imputato aveva detto più volte di «non confermare» le dichiarazioni da lui stesso re-

se in istruttoria, lamentando di essere stato tenuto ininterrottamente in isolamento. «Certe cose le dissi per far piacere al giudice... per uscire da quella situazione inumana. Non ne potevo più ha ripetuto spesso Galeota, che, di conseguenza, ha negato di aver partecipato a «riunioni ristrette e segrete» con Giuseppe Missi, pur manifestando in ogni momento la sua «amicizia» nei confronti del boss che dalla gabbia, lo seguiva attentamente. Le riunioni? Le teneva con i com-

mercianti di via Duomo, dove lui aveva un negozio di scarpe. E perché? Per «campagne contro la droga e contro le estorsioni». Proprio così.

Ma Galeota è stato in difficoltà, durante tutto il pomeriggio. Non ha potuto negare che il negozio di via Duomo, di cui era contitolare con Missi, era frequentato da Massimo Abbatangelo, allora deputato per il Movimento sociale, il quale, secondo l'accusa, avrebbe consegnato a Galeota, proprio in quella sede, parte dell'esplosivo usato per la «strage di Natale». Lo avrebbe trasportato a Roma, con un furgone, Giulio Pirozzi, altro aggregato al clan, che ieri è stato interrogato. Nello stesso negozio, ove, secondo il Pm, ci sarebbero state riunioni segrete con la parteci-

pazione di Abbatangelo, è stato più volte - Galeota lo ha ammesso - anche Ciro Mazzarella, camorrista e affiliato a Cosa Nostra. (Altro anello di saldatura, nell'impianto processuale, tra i due gruppi malavitosi).

Naturalmente, l'imputato ha negato che Abbatangelo gli abbia consegnato l'esplosivo, come Pirozzi ha negato di averlo trasportato a Roma.

Rimane ora da concludere sull'eventuale strascico del processo per calunnia, annunciato dal Pm, cui la Corte rimetterà gli atti richiesti.

Per conto suo l'avvocato Saldarelli, si è addossata la responsabilità: «Fui io a far presente al mio assistito gli eventuali benefici della legislazione premiale. Anche aderendo alle richieste del Pm e del giudice istruttore.

Il magistrato sta riesaminando una lettera che parla di esercitazioni navali italiane

Dc9 di Ustica, ora si indaga su un missile venuto dal mare

- Nel frattempo va avanti l'inchiesta sul centro di controllo militare di Marsala: il giallo dei sei radaristi svaniti nel nulla: chi era veramente davanti agli schermi elettronici, nel momento del disastro?

di NINO CIRILLO

Ancora inquietanti novità sul mistero di Ustica. I Carabinieri di Marsala, nell'ambito del supplemento di indagine disposto dal giudice istruttore romano Bucarelli, hanno interrogato una quarantina di addetti alla stazione radar della base militare di Trapani Birgi. Ma il tentativo di ricostruire esattamente l'organico di quella sera, di sapere chi fossero gli uomini in servizio mentre precipitava il Dc9, non è ancora riuscito. Sembra che manchino all'appello almeno cinque-sei persone, quante ne bastano per mandare avanti in ogni momento tutta la stazione. E intanto spunta un'altra pista.

Mentre il giudice ordina nuove indagini, mentre gli avvocati di parte civile si preparano a formalizzare la richiesta di ulteriori accertamenti praticamente in tutte le basi militari del Centro e del Sud d'Italia, ecco infatti tornare clamorosamente alla ribalta l'ipotesi dello «scenario marittimo».

■Elemento comune il radiobersaglio

Si torna a parlare, cioè, di un missile che sarebbe partito da una nave per centrare il muso del Dc9 con 81 persone a bordo invece del radiobersaglio da esercitazione. Uno scenario che ha in comune, con la ricostruzione televisiva di martedì scorso, solo un elemento, il radio bersaglio appunto. Per il resto, si ipotizzava un aereo, addirittura un caccia italiano, dal quale sarebbe partito il missile che centrò il Dc9 Itavia.

Lo «scenario marittimo» è di nuovo alla ribalta perché, in questa fase di allargamento delle indagini, l'attenzione è tornata a incentrarsi anche su particolari che sembravano dimenticati. Sulla telefonata e sulla lettera, ad esempio, che giunsero nel mese di giugno alla redazione di «Telefono giallo» dopo una clamorosa puntata su Ustica. Telefonata e lettera erano in pratica la testimonianza di una persona che la sera del 27 giugno '80 si trovava su una nave nelle acque del basso Tirreno. E che aveva visto

E intanto Amato puntualizza: «Non ho detto che i militari hanno mentito»

«Non ho mai detto: "Conoscendo i rapporti che legano le autorità militari a quelle politiche è possibile che le prime abbiano coperto qualcosa". Ho detto invece che se succede un fatto del genere e qualcuno decide di coprirlo è ben possibile che non ne sia informata l'autorità politica». Le dichiarazioni del ministro del Tesoro Giuliano Amato sulla strage di Ustica hanno tenuto banco anche ieri. La «Voce repubblicana», anche dopo la precisazione, ha insistito sulla polemica: «Domandiamo all'onorevole Amato, che per anni ha ricoperto incarichi di alta responsabilità, che ancora fa parte dell'esecutivo e che peraltro è persona equilibrata, quali lo fatti lo inducono a ipotizzare ciò che egli ipotizza». Proprio il ministro del Tesoro si è incontrato ieri con il presidente del Consiglio De Mita, ma non c'è conferma che abbia discusso anche di Ustica. Il demoproletario Russo Spina, nel chiedere come i socialdemocratici, l'istituzione di una commissione d'inchiesta, invita il Governo «a rispondere in Parlamento a inquietanti interrogativi».

dei «lampi nel cielo», in corrispondenza forse di un'altra nave. Lampi che potrebbero essere stati provocati, appunto, dal lancio di missili. Uno avrebbe colpito l'aereo civile.

■Esercitazioni

a giugno e novembre

E' sempre con estrema cautela che si torna a prendere in considerazione quest'idea. Innanzitutto perché si è fatta fin troppo incalzante, proprio in questi giorni, e proprio in vista della chiusura dell'inchiesta, il succedersi di ipotesi sulla strage di Ustica. In secondo luogo perché non sono poi molti gli elementi emersi in questi mesi. Comunque una considerazione: se davvero il missile fosse partito durante un'esercitazione della nostra Marina militare, potrebbero essere ampiamente giustificate le reazioni di questi giorni da parte dell'Aeronautica italiana e delle stesse forze Nato che continuano energicamente a smentire ogni forma di attività militare la sera del disastro.

0/0

Resta però da sapere se davvero la sera del 27 giugno erano ancora in corso le periodiche esercitazioni della Marina nel basso Tirreno, che ogni anno vengono ripetute anche in novembre, e che passano sotto il nome di «missilex». L'addestramento, appunto, a lanciare dei missili che si avvicinino a dei radiobersagli evitando comunque di colpirli. Un radio bersaglio che anche secondo

questa ipotesi, potrebbe essere partito dalla base sarda di Salto di Quirra. O anche da una nave.

Il responsabile della Difesa di Democrazia proletaria, l'onorevole Falco Accame, ha ripreso ieri l'ipotesi del missile lanciato da una nave, ricordando che «gli aerei-bersaglio possono essere usati in un raggio di almeno 500 km dal luogo di impatto e anche per addestramento di una na-

ve singola». Ne deduce quindi Accame: «La risposta di Zanone che nella zona intorno a Ustica non c'erano esercitazioni in corso non dice assolutamente nulla».

■ Tracce radar:

velocità compatibili

Ma come possono concordare con questa ricostruzione le tracce radar, registrate fino all'abbattimento, dai militari di Ciampino? Bisogna verificare soprattutto se sono compatibili le velocità registrate quella sera: se l'aereo già colpito doveva avere una velocità di circa 250 nodi, l'altra traccia - sia stato esso il Mig libico o il radiobersaglio - veniva registrato invece a 700 nodi. E' possibile che sia stato anche un radio bersaglio: lo dicono gli stessi esperti dell'Aeronautica sulla base dei reperti ripescati a Baia Domizia e a Messina.

Intanto tacciono le fonti ufficiali, tace il ministero della Difesa. Si attende che mercoledì Zanone riferisca al Governo l'esito degli «ulteriori accertamenti» chiesti da De Mita, così come si attende che i cinque esperti consegnino al giudice istruttore Bucarelli la relazione finale sulle perizie. Resta confermata per lunedì a mezzogiorno la riunione, nella sede della «Fondazione Basso» a Roma, del «Comitato per la verità di Ustica».

IL MESSAGGERO
MARTEDI
8 NOVEMBRE 1988

Marsala/Il giallo degli uomini che videro tre tracce nel cielo oltre a quella del Dc9

Chi c'era al radar quel giorno? Forse 7, forse 40 avieri

Una breve lista consegnata alla magistratura romana, ma non a quella locale. Sul nastro registrato un «buco» di otto minuti

□ Il giudice Bucarelli ha iniziato una serie di interrogatori. A «Telefono giallo» un anonimo denunciò insabbiamenti

dal nostro inviato
DANY APERIO BELLA

MARSALA - Qui a Timponne, su uno sperone di roccia che domina la piana circostante e abbraccia uno spicchio di mare fino a Trapani e al Monte Erice, c'è la stazione radar del 35. Gruppo dell'Aeronautica. Qui c'è la chiave per capire il pasticciaccio di Ustica. Un missile buttò giù il DC9 dell'Itavia e uccise 81 persone. Sugli schermi radar c'era tutto quel che accadde quella maledetta sera di giugno, otto anni fa. Videro dunque la traccia di un altro aereo correre velocemente a 700 nodi verso est e sovrapporsi a quella del jet civile. Osservarono un altro paio di tracce entrare in scena. Furono testimoni di quel che accadde successivamente, fino a dodici minuti dopo la tragedia, quando gli attori uscirono dal teatro bellico.

Le impronte furono impresse assai chiaramente sugli schermi del radar di Licola, vicino a Napoli, che è integrato alla Nato. Le immagini furono convogliate al Terzo Roc, vicino a Martinafranca, in Puglia, dove nei cunicoli del bunker scavato nella roccia sotto al bosco delle Pianelle c'è il centro nevralgico di tutto il sistema della difesa aerea del fianco sud. Un giallo pieno di depistaggi, occultamenti e omissioni. E ora un teatrino di militari e politici che litigano, i primi sostenendo di non aver mai nascosto nulla, i secondi affermando che qualcuno ha spudoratamente mentito. Generali e ammiragli che insorgono rabbiosi sentendosi testimoni calunniati. Ministri che placano comprensibili malumori. Ma qui, su questa collina sopra a Marsala, c'è la pietruzza fondamentale per ricostruire tutto il mosaico.

Due grosse cupole. I colori verde, ocra e giallino dell'una sono più accentuati dell'altra, ma entrambe sono mimetizzate tra prato, roccia e margherite. Sei edifici, anch'essi mimetizzati. Due pa-

raboloidi. Piazzole di artiglieria celate da sacchetti verdi. Filo spinato e protezione armata, divieto di fotografie, cinematografie e rilievi. Anche il magistrato istruttore Vittorio Bucarelli, che sta portando alla meta, a Roma, la più lunga, complessa e costosa inchiesta istruttoria della nostra storia giudiziaria, vuol chiarire il mistero di ciò che accadde qui la sera del 27 giugno 1980. Per questo ha inviato al capitano dei carabinieri Pierfranco Fracalvieri una lista di quaranta avieri e ufficiali da interrogare. Già venti hanno risposto ai diversi quesiti.

Il magistrato romano ha prima dovuto dirimere l'intrico che regola il segreto di Stato. Sulle materie che ne sono soggette gli ufficiali hanno l'obbligo, dettato dal Codice di procedura penale di astenersi dal parlare. Ma c'è una sentenza della Corte costituzionale, che impone al testimone di deporre, essendovi obbligato, senza alcun margine di discrezionalità. Un coacervo giuridico complesso, sciolto quando il presidente del Consiglio De Mita ha certificato che sulla vicenda non è stato apposto il segreto. A riportare l'attenzione sul radar di Marsala era stato, il 6 maggio, un presunto aviere. Durante la trasmissione televisiva «Telefono giallo» affermò di essere stato obbligato a tacere su quel che aveva visto dai suoi superiori.

Sull'episodio la Procura di Marsala ha aperto una inchiesta. Il sostituto Giuseppe Salvo non è riuscito a dare una identità a quella voce. Si è trovato però di fronte ad un incredibile balletto nella ricostruzione delle presenze al radar. Né l'attuale comandante, il tenente colonnello Vincenzo De Angelis, né quello di otto anni fa, Mario Cespa, hanno potuto fornirgli un ordine di servizio, perché non esisteva. Finché il giudice di Marsala venne a sapere che sei o sette nominativi erano

stati già indicati alla magistratura romana. Dove li aveva avuti De Angelis? Dalla Terza Regione Aerea di Bari, da cui dipende, fu la risposta. Poi De Angelis disse di essersi confuso, perché quel turno lo aveva invece ricostruito con altri colleghi, faticosamente, a memoria.

Vincenzo De Angelis è un uomo cortese, una faccia paffuta che ricorda l'attore Lee Van Cleef. Ci ha ricevuto con gentilezza nella sede logistica del 35. Gruppo Radar. Tra sorrisi e improvvisi rabbuiarsi di quel volto, si è trincerato sotto uno scudo di riserbo, quasi implorando di non metterlo nei guai: «Comunque tutto quel che potevo l'ho dato alla magistratura». Ma il magistrato Salvo ha notato alcune incongruenze. Una sopra tutte: perché De Angelis disse di aver ricostruito a memoria con una lunga istruttoria le presenze di quel giorno, quando invece la risposta del suo gruppo al magistrato romano che gliene aveva chieste avvenne repentinamente, nel giro di appena ventiquattro ore?

Ad ogni modo, solo una decina di giorni dopo, spuntò un ordine di servizio con una quindicina di nomi di chi aveva partecipato, quella maledetta sera dell'abbattimento del DC 9, all'esercitazione «Sinadex». Questa esercitazione provvidenziale giustifica il buco di otto minuti, da quattro a dodici dopo l'esplosione, sul nastro registrato che fu consegnato alla magistratura. Il radar di Marsala non vide l'abbattimento del DC 9, perché c'era il Monte Erice a coprire. Ma quando quegli oggetti volanti di cui rimase traccia a Ciampino uscirono, quattro minuti dopo, dal cono d'ombra, Marsala avrebbe dovuto vederli dirigersi a est, in direzione dei monti della Sila dove cadde il Mig 23 libico. L'Aeronautica «ritenne di datare» (così si è espresso il ministro Zanone) questo

evento al 18 luglio 1980. Ma il pilota di quell'aereo da caccia era morto venti giorni prima.

Giolitti: «Chiediamo ancora l'avvio dell'inchiesta del governo»

□ Il presidente Bonifacio parla di «polemiche eccessive contro le Forze armate». Le parti civili: «Potevamo sapere tutto subito»

«Il Comitato chiede la verità, quale essa sia. Abbiamo sempre insistito perché fosse avviata un'inchiesta del Governo, anche con la nomina di una commissione. Poi il presidente del Consiglio riferisce, davanti al Parlamento o anche in Consiglio dei ministri. Come vuole, ma è importante che si intervenga». E' appena terminata, nella sede della Fondazione Basso a Roma, la riunione del «Comitato per la verità su Ustica» e il senatore Antonio Giolitti prende la parola per primo in un breve incontro con i giornalisti.

Gli è accanto il senatore Paolo Bonifacio, ex presidente della Corte Costituzionale, ex ministro della Giustizia, che oggi presiede questo Comitato. A chi gli chiede cosa pensi delle ultime polemiche, dell'ipotesi del caccia italiano, del «furor che monta» tra i soldati, dell'Aeronautica che smentisce tutto, Bonifacio pacatamente risponde: «Noi non pensiamo niente nel merito, non abbiamo una nostra idea sulle cause del disastro di Ustica, altrimenti saremmo partecipi di queste polemiche, che sono servite a riportare in primo piano, sì, il mistero di Ustica, ma che io ritengo eccessive nei confronti delle Forze armate. Avrebbero dovuto toccare solo puntuali e specifiche responsabilità».

Giolitti aggiunge: «Sdrammatizziamo le accuse, dissipiamo il polverone sollevato. La fedeltà delle Forze armate alle istituzioni non può essere sfiorata da nessuna ombra». Sono i concetti che un comunicato ufficiale avrebbe poi ripreso. Un comunicato in cui si ricorda che la richiesta di una indagine governativa «fu energicamente sollecitata dal Comitato nell'ottobre 1986» e si esprime la convinzione che «se essa fosse stata allora disposta, i suoi risultati avrebbero certamente impedito l'accendersi di quelle polemiche che oggi rischiano di minare la credibi-

lità dell'intero sistema».

Giolitti ha voluto anche ricordare: «Con il senatore Lipari, che fa parte di questo stesso Comitato, proponemmo l'istituzione di una commissione unicamerale in Senato, una proposta che non ha avuto seguito».

Sempre alla fine della riunione, circondati anche dalla televisione giapponese, i due avvocati di parte civile, Romeo Ferrucci e Alfredo Galasso, hanno risposto ad altre domande. Nelle parole di Galasso c'era soprattutto amarezza: «Avrebbero potuto dirci la verità a poche ore dal disastro perché ciò che è accaduto non poteva non essere noto e registrato. E invece siamo ancora in attesa di conoscerla». Ha continuato Ferrucci: «Vediamo attorno a noi ancora superficialità e improntitudine, disprezzo dell'opinione pubblica, almeno a giudicare dalle ultime indiscrezioni della stampa su alcune note informative dei servizi. Invece assistiamo con soddisfazione al profilarsi di un'assunzione di responsabilità da parte della presidenza del Consiglio, nel momento in cui invita a ulteriori indagini».

L'ultima novità viene da Anna Maria Lupi, della Cgil Trasporti, impegnata sin dall'inizio nella ricerca della verità su Ustica: «Molti dei mille ex dipendenti Itavia, si preparano a costituirsi individualmente parte civile, visto che al sindacato come organizzazione questa possibilità non è stata riconosciuta. Il giudice sarà sommerso dalle richieste di gente che ha perduto da uno a tre anni di cassa integrazione, di anzianità aziendale, che ha subito un danno almeno fra i 30 e i 40 milioni. Lavoratori che ne hanno passate di tutti i colori quando si parlava degli aerei Itavia come di bare volanti, quando il disastro del Dc 9 sembrava tutto imputabile ad una cattiva manutenzione».

N. C.

L'ordigno è prodotto in Italia. Sarebbe stato lanciato da un caccia della Nato o da un Mig libico. Parla il «Comitato per la verità»

IL MESSAGGERO
MARTEDI'
8 NOVEMBRE 1988

Un missile Aspide abbattè il Dc 9

I periti dell'Itavia spiegano così la tragedia dell'80 a Ustica

Fabbricato dalla Selenia potrebbe essere finito chissà come nelle mani di Gheddafi. Ma non c'è nessuna conferma

E il giudice titolare dell'inchiesta getta acqua sul fuoco: «Ogni illazione è del tutto priva di riscontro obbiettivo»

di NINO CIRILLO
e MASSIMO MARTINELLI

Un missile di fabbricazione italiana, chiamato «Aspide», a guida radar e con un carico di tritolo intorno ai 30 chilogrammi, è l'ultima novità delle indagini su Ustica, l'ultima importante indiscrezione trapelata sulle possibili cause del disastro del Dc9. Sarebbero stati i periti dell'Itavia a riferirne non solo al giudice istruttore Bucarelli, ma anche ai livelli più alti del ministero della Difesa.

Oggi o domani a Zanone saranno consegnate le conclusioni degli esperti che rappresentano la compagnia fatta chiudere neanche sei mesi dopo il disastro, sulla scia di accuse che non prendevano ancora in nessuna considerazione l'ipotesi del missile e che invece addossavano tutto alla cattiva manutenzione del velivolo. L'Itavia è oggi una azienda commissariata, ma comunque parte civile a tutti gli effetti nell'inchiesta penale su Ustica.

L'ipotesi dei suoi periti è che sia stato appunto un missile «Aspide» aria-aria, partito quindi da un altro aereo, a centrare il muso del Dc9. Un missile a guida radar, di quelli che cavalcano la cosiddetta «onda di ritorno» e che esplodono comunque prima dell'impatto. Si spiegherebbe con la guida radar il fatto che il missile sia finito sul muso e non sulle «fonti di calore», i motori, cioè, che avrebbero potuto invece attrarre un missile a raggi infrarossi.

È una ipotesi che comunque parte dall'esclusione di altre ipotesi. Innanzitutto il radio bersaglio di cui tanto si è parlato nella ricostruzione televisiva di dieci giorni fa, e poi l'ipotesi di un missile mare-aria, cioè partito da una nave. I periti Itavia, insomma, sembrano avvicinarsi parecchio alla vecchia idea del Mig libico, dei due caccia uno all'inseguimento dell'altro, fino allo sganciamento del missile e all'abbattimento del Dc9.

Ma dire che il missile è di fabbricazione italiana, della Selenia, non vuol dire che sia

stato lanciato con assoluta sicurezza da un caccia italiano. Anzi. Nel 1980 gli aerei italiani non montavano gli Aspide. C'è al contrario la possibilità che in quegli anni uno di questi missili sia finito nelle mani dei libici. Di conseguenza potrebbe essere accaduto che un Mig di Gheddafi all'inseguimento di un altro Mig «traditore» abbia fatto esplodere l'ordigno. Una riprova, secondo questa ricostruzione, starebbe nell'identità del pilota precipitato sulla Sila: non un militare qualsiasi, ma il capo degli addestratori libici, quindi un possibile obiettivo da eliminare.

Il mistero è accresciuto dal fatto che i resti del Mig rinvenuti venti giorni dopo Ustica, sulle montagne calabresi, furono subito restituiti al mittente. E oggi non ne esiste neppure una fotografia. Niente di niente. Ma a questa ipotesi dei periti Itavia vengono opposte altre considerazioni. Innanzitutto gli esperti militari affermano che nel 1980 l'Aspide era un missile che veniva lanciato solo dalle navi della nostra Marina o da unità Nato. Solo recentemente, e per giunta in via sperimentale, è finito anche sui nostri aerei. Ovviamente ciò non toglie che nel 1980, attraverso canali illegali, l'Aspide possa essere finito a forze aeree non «controllate». C'è poi il problema della potenza della carica esplosiva.

Finora si è fatta sempre l'ipotesi del Sidewinder, cioè di un missile a raggi infrarossi in dotazione ai nostri caccia intercettori, che però ha un carico di tritolo di appena 4 chilogrammi e mezzo. I trenta chilogrammi di esplosivo dell'«Aspide» - dice oggi chi non crede a questa pista - avrebbero prodotto un effetto parecchio più devastante sulla struttura del Dc9 poi riscoperto nel Tirreno.

A completare queste considerazioni manca un altro importante elemento. I periti sarebbe risaliti all'Aspide sulla base delle tracce di esplosi-

vo rinvenute. Si tratterebbe di una particolarissima miscela, tanto particolare perché utilizzata, appunto, solo per quel tipo di missile.

Che si stia tornando da più parti a discutere dell'ipotesi del Mig libico, lo dicono anche le parole dell'avvocato di parte civile Romeo Ferrucci: «Neppure in questi ultimi giorni è intervenuta una novità che indebolisse l'idea del Mig. Il collegamento fra l'aereo caduto sulla Sila e il disastro di Ustica, a distanza di otto anni, regge ancora. Le rivelazioni che fece proprio Il Messaggero, riguardo alla perizia necroscopica sul cadavere del pilota, ancora fanno pensare a un unico disegno di depistaggio».

Ma la giornata è stata segnata anche da una dichiarazione ufficiale del giudice istruttore Bucarelli, il magistrato che conduce l'inchiesta. «Mi vedo costretto a rompere il riserbo che ho sempre tenuto - ha detto Bucarelli - affinché il mio silenzio non venga interpretato come avallo dell'una o dell'altra delle ipotesi che di volta in volta vengono da più parti sollevate».

Un gettare acqua sul fuoco, quindi, per puntualizzare che «gli accertamenti peritali da me disposti sono tuttora in corso di espletamento, ma non lontani dall'essere conclusi. Le relative risultanze saranno tempestivamente e ritualmente portate a conoscenza delle parti processuali che ne hanno diritto e formeranno oggetto di accurata valutazione da parte mia. Per ora ogni illazione sulle cause del disastro è del tutto priva di riscontro obbiettivo».

«Quel Mig cadde 21 giorni dopo» Ma l'autopsia smentì: stesso giorno

Il pilota libico era nei cieli dell'Italia meridionale, e il suo aereo cadde nello stesso giorno in cui venne abbattuto il Dc-9 dell'Itavia. Un pezzetto di verità sul mistero della sciagura di Ustica era stato ricostruito proprio dal *Messaggero*, che lo scorso 28 ottobre aveva pubblicato le interviste che smentivano la versione accreditata dalle autorità: «Il 18 di luglio del 1980 è precipitato sui monti della Sila un Mig 23 libico; il pilota è morto». Il tutto sarebbe accaduto, secondo la versione ufficiale, ventuno giorni dopo l'abbattimento del Dc-9 in cui morirono 81 persone. «Ma il corpo di quel pilota su cui ho eseguito l'autopsia aveva uno stato di decomposizione molto avanzato. Troppo per appartenere a una persona morta soltanto quattro giorni prima».

La testimonianza del professor Erasmo Rondanelli, che eseguì l'autopsia facendo riesumare la salma seppellita in tutta fretta, non lascia spazio a interpretazioni. «Per me - ha raccontato il professore che all'epoca era primario di Anatomia patologica nell'ospedale di Crotona - il referto non poteva essere diverso. Ci sono parti del corpo umano che impiegano un periodo preciso di tempo per raggiungere uno stato di decomposizione. Quello da me rilevato non poteva essere inferiore ai venti giorni. Neanche in particolari condizioni. Per esempio: l'esposizione della salma, per i quattro giorni che erano stati considerati, a un calore costante di quaranta gradi. E tengo a precisare che il corpo non presentava segni di ustioni, che avrebbero potuto quindi giustificare un rapido deterioramento di alcuni organi».

Quindi pilota e aereo erano

caduti presumibilmente nello stesso giorno del Dc-9. Dello stesso parere, con un'altra testimonianza raccolta sempre dal *Messaggero*, il professor Antonio Zurlo, il primario di Medicina che insieme a Rondanelli firmò la relazione sullo stato di decomposizione della vittima. La relazione fu poi consegnata al sostituto procuratore, Brancaccio.

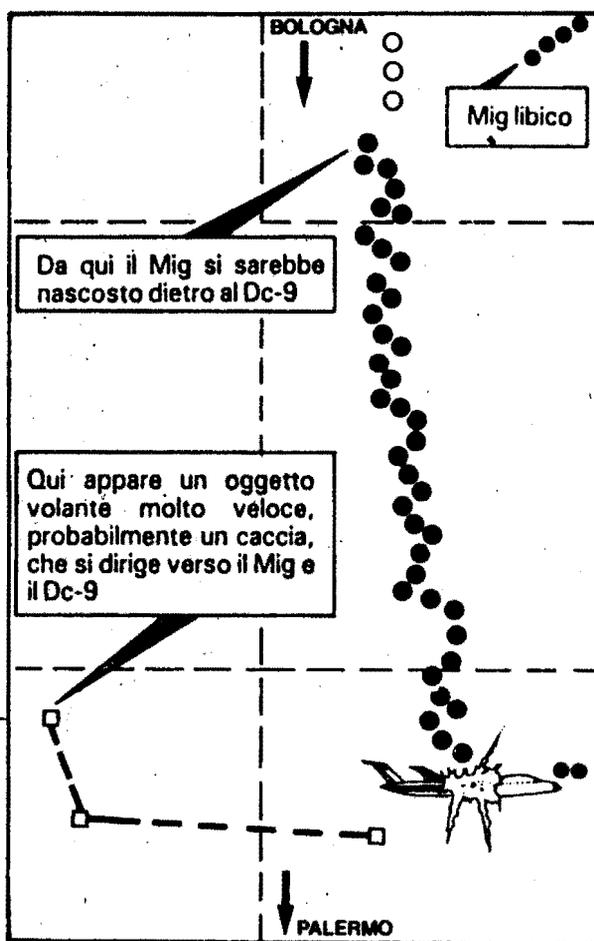
La versione ufficiale del ritrovamento del Mig, d'altra parte, non ha mai fornito i nominativi di testimoni oculari sull'impatto dell'aereo da guerra libico con la montagna. Soltanto ventuno giorni dopo la sciagura di Ustica vennero scoperti i resti del Mig. E alcune persone della zona raccontarono di aver sentito un'esplosione. Ma nessuno vide l'aereo schiantarsi.

Sul radar, l'attacco del caccia

Il disegno mostra le tracce che sono state registrate dal radar civile di Ciampino la sera del 27 giugno 1980. I pallini neri ricostruiscono la traiettoria del Dc9 dell'Itavia negli ultimi due minuti di volo prima di essere abbattuto. In alto a destra si nota la traccia di un aereo veloce, forse il Mig libico intenzionato a nascondersi sotto la coda del Dc9 (questa manovra ha un nome nel gergo militare: «aggancio a bastone»). In basso a sinistra, le tracce molto veloci di quello che il super-perito americano John Macidull ha definito un caccia. Il caccia prima affianca il Dc9, poi vira sulla propria sinistra, compiendo quella che sembra una manovra d'attacco contro il Dc9.

Nel punto-radar indicato dal terzo quadratino (il più vicino all'aereo di linea), il velivolo militare molto probabilmente fa partire un missile, indirizzato contro il Mig, che finisce per colpire il Dc9 dell'Itavia.

Questa ricostruzione resta una delle più plausibili, alla luce delle carte processuali e delle perizie fatte in Italia e all'estero. Resta da scoprire la nazionalità del caccia che ha compiuto l'attacco al Mig libico (poi caduto sulla Sila): potrebbe essere un caccia di un paese Nato oppure, ed è la tesi sostenuta dal perito dell'Itavia, un caccia libico che inseguiva un «fratello» intenzionato a tradire.



Sull'ipotesi del missile Aspide interviene anche la Selenia: «Nell'80 non c'era la versione aria-aria»

La Libia: «Non siamo stati noi»

Gheddafi e il mistero del Dc 9. Interviene l'ambasciatore

Oggi Consiglio dei ministri. «Tg1 Sette» ha di nuovo proposto la tesi del radio bersaglio e del caccia «forse italiano»

Craxi ha ricordato quel che fece il suo Governo per rilanciare le indagini, i repubblicani accusano Amato e liberali

di NINO CIRILLO

E' scesa in campo la Libia con il suo ambasciatore a Roma, è intervenuto Craxi a ricordare tutto quello che fu fatto durante il suo Governo, sono tornati i repubblicani ad accusare il ministro socialista Amato e i liberali, ha insistito «Tg 1 Sette», con una seconda apertura di trasmissione dedicata a Ustica, nell'espone l'ipotesi del radio bersaglio e dell'aereo «forse italiano». Ne sono venuti fuori sopralluoghi negli Stati Uniti, testimonianze da una nave traghetto, nuovi particolari sulla base di partenza dell'aereo che lanciò il bersaglio (Decimomannu) per inseguire il quale venne lanciato il missile che provocò la strage.

La nuova fase di indagini sul disastro del Dc9 dell'Itavia ha così conosciuto un'altra giornata convulsa, a poche ore ormai dalla seduta del Consiglio dei ministri. Il responsa-

bile della Difesa Valerio Zanone sarà chiamato questo pomeriggio a riferire al presidente del Consiglio De Mita e ai suoi colleghi ministri, non solo sul «furor che monta» tra le Forze armate dopo le ultime accuse all'Aeronautica, ma anche e soprattutto sugli «ulteriori accertamenti» che neanche una settimana fa proprio De Mita a Zanone ha chiesto.

E l'avvocato di parte civile Romeo Ferrucci insiste nel richiedere l'istituzione di una commissione d'inchiesta su Ustica, mentre il Msi e Dp presentano interrogazioni. Per Democrazia proletaria, l'esperto di problemi militari Falco Accame propone addirittura di istituire un premio di 500 milioni da assegnare a chi sappia fornire indicazioni utili al ritrovamento delle registrazioni radar di Marsala quella sera maledetta, il 27 giugno 1980.

E' stata l'ipotesi del missile

«Aspide» - formulata ieri dal Messaggero, sulla base di quel che hanno riferito i periti dell'Itavia al giudice - a provocare l'intervento ufficiale della Libia. E' stato dinanzi alla sia pur lontana possibilità di una battaglia aerea addirittura tra due Mig libici - uno inseguitore e l'altro «disertore» - che l'ambasciata di Gheddafi a Roma ha deciso di prendere una posizione ufficiale. Forse la prima posizione ufficiale da quando l'aereo con 81 persone a bordo precipitò, la prima, soprattutto, da quando un Mig libico con il cadavere del capo degli addestratori di Gheddafi fu ritrovato sulle

montagne della Sila, venti giorni dopo il disastro.

Dice l'ambasciatore Abdul Rahman Shalgam: «Sono invenzioni, assurdità che non meritano neppure una smentita. E' una vergogna che per cercare di cambiare le carte in tavola, a otto anni dalla tragedia, si chiami in causa un paese, la Libia, che con questa vicenda non ha niente a che vedere». Secondo il rappresentante della Libia a Roma «chi scrive cose come quelle che accusano la Libia, vuole ingannare il popolo italiano dato che, a quanto pare, ci sono tutti gli elementi concreti per giungere alla verità».

Sempre sull'ipotesi del missile «Aspide» è intervenuta ufficialmente anche la Selenia, l'industria elettronica italiana che fabbrica questo missile. La direzione relazioni esterne precisa che «all'epoca della tragedia di Ustica la versione aria-aria del citato missile non esisteva ancora». Non poteva quindi essere utilizzata, afferma la Selenia, «né da un aereo dell'Aeronautica militare italiana, come del resto ammette anche il Messaggero, né da qualsiasi altro aereo».

Il segretario socialista Bettino Craxi ha voluto ricordare, invece, che nella vicenda di Ustica, «se al palazzo del Governo ci si riferisce, quando l'ho abitato io ha rimesso in moto gli accertamenti e li ha indirizzati verso la verità che sembra via via emergere». La «Voce repubblicana» ha invece richiamato il socialista Amato «a una maggiore misura nel linguaggio», provocando una secca reazione del ministro del Tesoro, e ha ritenuto di individuare una contraddizione fra la richiesta di una commissione su Ustica avanzata dai liberali e il fatto che un liberale, Zanone, sia il responsabile della Difesa. Proprio i liberali, con il segretario Altissimo, hanno ripetuto che

vogliono veder fugati «ogni dubbio, ogni illazione, ogni posizione strumentale».

Infine la nuova ricostruzione di «Tg1 Sette», con la precisazione di alcune circostanze in un primo momento confuse. Come quella della nave traghetto «Carducci» dalla quale un ufficiale credette di vedere, il giorno dopo il disastro, il cilindro metallico bianco che costituisce il corpo del radio-bersaglio. Enrico Mentana, della redazione di «Tg1 Sette», si mostra molto soddisfatto: «Con questa nostra indagine si sono potute vedere le schegge di un paese libero».

IL MESSAGGERO
MERCOLEDÌ
9 NOVEMBRE 1980

IL MESSAGGERO
GIOVEDÌ
10° NOVEMBRE 1988

Zanone: «Su Ustica gli italiani non c'entrano»

Il ministro della Difesa: «Dai dati che ho raccolto risulta che le nostre Forze armate non possono aver causato il disastro». I periti intanto dicono: il radiobersaglio solo una delle ipotesi

di DANY APERIO BELLA

«Ho proposto al presidente del Consiglio De Mita di attivare una nuova indagine per acquisire ogni utile elemento di carattere internazionale». Il ministro della Difesa, il liberale Valerio Zanone, prima di recarsi al Quirinale per informare Cossiga delle decisioni del governo, spiega nella sala stampa di palazzo Chigi gli ultimi clamorosi sviluppi della vicenda del Dc9 abbattuto a Ustica il 27 giugno 1980. Dopo le furenti reazioni dei militari, tirati in ballo nel pasticciaccio, il ministro scandendo bene le parole afferma: «Dai dati che ho raccolto risulta che le Forze armate italiane non possono aver causato il disastro».

Gli italiani non possono essere stati. La lealtà delle forze armate è «fuori discussione e comprende il dovere di fornire ogni possibile concorso all'azione della giustizia». Ma con i loro radar e con quelli integrati al sistema Nato: devono aver visto quel che accadde in quella maledetta sera. Allora ecco l'inchiesta del capo del governo per «coordinare e valutare tutti gli elementi raccolti dal ministero della Difesa e da altre amministrazioni alla luce di un completo quadro dei dati raccolti e ulteriormente acquisibili in campo internazionale».

La riunione del consiglio dei ministri non è filata tranquilla e serena. Il ministro del Lavoro Rino Formica, che all'epoca della strage era il responsabile dei trasporti, se ne è andato abbatendo la porta dopo un breve alterco con De Mita. Dopo che aveva parlato il repubblicano Adolfo Battaglia, paladino della difesa dei militari vilipesi e contrario a una inchiesta parlamentare, Formica ha chiesto la parola, ma De Mita l'ha data a Colombo perché parlasse dell'Enimont. «Qui

si dovrebbe fare una discussione e invece non si discute affatto» ha protestato il ministro socialista abbandonando la seduta. Poi Formica infilandosi in un taxi ha aggiunto: «E' come il processo di Piazza Fontana; alla fine tutti assolti, non è successo niente. Potremmo diventare la prima potenza mondiale ma rimarremo sempre il Paese dei misteri».

Gran pasticcio questo di Ustica, che dopo otto anni di congetture e depistaggi dalle vere notizie, sembra arrivare al primo punto fermo: un missile ha ucciso quelle 81 persone. E allora, se quel proiettile da guerra non lo hanno sparato gli italiani, vuol dire che lo ha lanciato un'altra potenza straniera sotto gli occhi dei radar della difesa aerea, che sono fino a prova contraria i «testimoni» di cui ha parlato il capo di stato maggiore della Difesa Mario Porta. Ora dunque, pur senza interferire sull'istruttoria giudiziaria in corso, dopo che i giornali e la tv hanno tolto un po' di polvere, il governo torna a cercare chi sparò fuori dai confini nazionali.

Zanone ha fornito al consiglio dei ministri le informazioni da lui raccolte sulle diverse ipotesi diffuse in questi giorni sulle cause del disastro. E oggi pomeriggio risponderà alla Camera alle interrogazioni di tutti i gruppi politici. Ha anche specificato - il ministro della Difesa - che gli elementi forniti riguardano i radar, l'attività del poligono di Salto di Quirra, le attività di volo, l'utilizzazione di missili e di radiobersagli. Ma il capitolo dei radar è quello decisivo. C'erano molti occhi magnetici quella sera in grado di vedere e registrare un'azione bellica. L'abbattimento del Dc9 con un missile sparato da un caccia in quota non poteva sfuggire al Dat di Marsala e so-

prattutto al radar di Licola che controlla tutto il basso Tirreno.

E tutte le immagini dovevano essere convogliate, se si escludono dolose omissioni, al terzo Roc di Martinafranca, il cuore della difesa aerea del fianco Sud dell'Alleanza atlantica. Intanto sul «buco» del nastro di Marsala consegnato alla magistratura si è aperto un nuovo pasticciaccio. Il ministro Giuliano Amato, quando era sottosegretario di Craxi, disse in aula a Montecitorio, due anni fa, che in quella registrazione mancavano otto minuti successivi al momento dell'esplosione, da quattro a dodici dopo. Ora il servizio giornalistico di «Tgsette», senza che nessuno lo abbia smentito, ha accreditato una diversa versione: quattro minuti mancanti a partire da 53 secondi prima dell'abbattimento del Dc9.

La storia del radar di Marsala e della provvidenziale esercitazione che lo accedò diventa sempre più ingarbugliata e incredibile. E il sostituto procuratore Giuseppe Salvo, che se ne è occupato dopo l'anonima denuncia di un presunto aviere alla trasmissione televisiva «Telefono giallo» del 6 maggio, ha incontrato reticenze che ora il magistrato romano Vittorio Bucarelli, che conduce la più lunga inchiesta istruttoria della storia giudiziaria italiana, sta cercando di sciogliere con l'interrogatorio affidato ai carabinieri di quaranta avieri e ufficiali.

Il collegio dei periti nominati da Bucarelli, dopo un lungo incontro con il magistrato a piazzale Clodio, ha deciso, per la prima volta, di diffondere un comunicato. La perizia tecnica sarà depositata entro l'anno. I professori Massimo Biasi, Raffaele Cerra, Ennio Imbimbo, Leonardo Lecce, Mariano Migliaccio e Carlo Romano af-

fermano che quella del radiobersaglio è solo «una delle ipotesi possibili», che «qualsiasi anticipazione sulle conclusioni è inopportuna» e che

l'Aeronautica ha fornito «la massima disponibilità e collaborazione».

Ci sono state numerose prese di posizione. Il presidente dei deputati socialdemocratici Filippo Caria chiede un'inchiesta parlamentare. Il presidente del comitato per i servizi di informazione e sicurezza, Mario Segni, chiede un'inchiesta sulla fuga di documenti riservati del Sismi finiti su un settimanale. Lamberto Bartolucci, capo di stato maggiore dell'Aeronautica quando cadde il Dc9, si è detto soddisfatto per l'istituzione della commissione d'inchiesta governativa. Radicali e demoproletari davanti a palazzo Chigi espongono cartelli: «No al segreto di Stato, verità su Ustica».

Ha incontrato politici e giornalisti italiani in una base militare della Sirte

La verità di Gheddafi su Ustica: sono stati gli americani

di NINO CIRILLO

Ora Gheddafi dice che sono stati gli americani», è stato un missile statunitense ad abbattere il Dc-9 dell'Itavia con 81 persone a bordo, nel cielo di Ustica, la sera della sera del 27 giugno 1980. Il dittatore lo ha sostenuto ieri pomeriggio davanti a un gruppo di politici siciliani e di giornalisti che lo hanno incontrato in una base militare libica della Sirte. Gheddafi ha teso soprattutto a smentire ogni responsabilità della Libia nel disastro di 81 morti («E' ora di finirli con queste accuse») dicendosi pronto a fornire le prove che agionano Tripoli. Prove che però non esibisce. E intanto in Italia la Fiat smentisce che ci sia mai stato un intervento di Cesare Romiti, presso il nostro controspionaggio militare, per la re-

stituzione dei resti del Mig libico e del cadavere del pilota, mentre il ministro del Lavoro Rino Formica critica duramente il generale Lamberto Bartolucci. E stasera, per la terza settimana consecutiva, il rotocalco «Tg1 Sette» dedica un ampio servizio al disastro di Ustica.

Le polemiche sul Dc 9 sembrano, insomma, ancora apertissime. Soprattutto quella Bartolucci-Formica: è stato leggendo un'intervista rilasciata dall'allora capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, che l'allora ministro dei Trasporti ha avuto una dura reazione. Formica ha invitato Bartolucci ad «avere l'umiltà di ammettere» - visto che «era il responsabile più alto in grado» - di «non essere in grado di riferire ciò che avvenne».

□ La Fiat smentisce il suo interessamento per la restituzione del Mig libico finito sulla Sila. Formica invita il generale Bartolucci a una maggiore umiltà. Si riparla della pista-Aspide

«Maggiore umiltà» chiede Formica al generale oggi in pensione, «anziché tacciare di sciacallaggio chi rivolge domande corrette all'indirizzo giusto. Cerchiamo di non superare i limiti anche se massima è la comprensione nostra». Ma nella sua intervista Bartolucci aveva anche detto di non essere ancora convinto dell'ipotesi-missile («siamo veramente sicuri?») che oggi, invece viene accettata da più parti. Si attende la conferma finale dalla relazione che i periti stanno per consegnare al giudice titolare

dell'inchiesta, Vittorio Bucarelli.

Si parla tanto dell'ipotesi-missile e anche del tipo di missile che può aver abbattuto il Dc 9. Come dell'«Aspide», di fabbricazione italiana: neanche una settimana fa i periti dell'Itavia avevano per la prima volta ventilato questa possibilità, rivelando che le tracce di esplosivo rinvenute potevano appartenere solo a una miscela specialissima, a quella dell'«Aspide» appunto. Ma arrivò la smentita dell'azienda che fabbrica

questo missile, la Selenia («all'epoca della strage di Ustica la versione aria-aria non esisteva ancora») e il caso sembrava chiuso.

Una pubblicazione, invece, arriva ora a rimettere tutto in discussione, a rilanciare l'idea che il Dc 9 con 81 persone a bordo sia stato abbattuto la sera del 27 giugno 1980, non solo da un missile, ma da un missile italiano. Un'idea che si collega alla pista del Mig libico, il cadavere del pilota di Gheddafi e i resti dell'aereo ritrovati solo venti giorni dopo sulle montagne

della Sila.

La pubblicazione che induce a riflettere ancora sull'ipotesi «Aspide» è «Armi da guerra». Se ne parla a pagina 686, nel terzo dei dodici volumi, al fascicolo 35 per chi ha acquistato l'opera in edicola: «La versione aria-aria è in servizio solamente nell'aeronautica italiana ed a partire del 1978 ha sostituito gradualmente lo Sparrow sugli intercettori Aeritalia F104S Starfighter». Due anni prima, quindi, del disastro di Ustica.

L'azienda elettronica ha fatto sapere che la pubblicazione De Agostini contiene «inesattezze» e che comunque proprio alla casa editrice milanese chiederà di modificare quei testi. Ha poi sostanzialmente precisato che nel 1980 non poteva esserci una versione aria-aria dell'«Aspi-

de» non perché non ci fosse il missile (che è un multiruolo, si specifica oggi, e quindi adatto fin da allora anche all'uso nave-aria e terra-aria), ma perché non esisteva ancora l'«elettronica di bordo» che permette di utilizzarlo anche sugli aerei. Un sistema progettato solo di recente - stando a questa versione della Selenia - con il nome Asas. Sarebbero solo «di questi ultimi tempi» i primi, veri «lanci operativi».

Dinanzi all'ipotesi che un «Aspide» sia stato montato, prima del disastro di Ustica, «sotto» un aereo della nostra Aeronautica militare, la Selenia a questo punto sostiene che può essere accaduto soltanto per effettuare delle «prove aerodinamiche», oppure, al limite, solo a «scopi promozionali».

Il Dc9 abbattuto. L'ambasciata Usa a Gheddafi: «Falsa insinuazione»

Scende in campo anche Gelli

Su Ustica l'ex venerabile lancia messaggi in codice

di DANY APÉRIO BELLA

Un gran fuoco d'artificio pieno di luci sfavillanti. E la sensazione che stia per avvicinarsi il botto finale. Sulla tragedia di Ustica nelle ultime 48 ore, dopo otto anni di silenzi, depistaggi e omissioni sono fioriti gli interventi più strabilianti mentre la polemica tra politici e militari ha fatto registrare un rapido incrociar di fioretti tra il ministro Rino Formica e l'ex capo di Stato maggiore dell'Aeronautica Lamberto Bartolucci. Il leader libico Gheddafi dice che sono stati gli americani ad abbattere il Dc9 dell'Itavia, interviene perfino l'ex venerabile capo della P2 Licio Gelli, si scopre che la nostra Marina e quella francese in quel maledetto 27 giugno erano impegnate a provare le loro artiglierie in Sardegna, il Tg tira fuori una nuova pista, tedesca.

Gelli. Quando furono uccise 81 persone in volo tra Bologna e Palermo, la loggia massonica segreta P2 aveva i suoi uomini ai vertici delle gerarchie militari. I capi dei servizi di sicurezza, anche di quelli civili, erano tutti negli

□ Il capo della loggia massonica dà una nuova versione del buco della registrazione: 14 minuti. Come fa a saperlo?

elenchi di Gelli. E lui ora «interviene con una dichiarazione nel dibattito sulle cause della tragedia» come scrive testualmente l'agenzia AdnKronos ospitandolo. Gelli usa la forma dell'interrogativo retorico: «Perché è sparita la registrazione del radar di Marsala? Si vede che qualcuno lo avrà fatto sparire, chissà, forse avrà avuto le sue ragioni, oppure quel nastro si sarà semplicemente smarrito, o sbiancato, o disolto, si sarà forse polverizzato, chi può saperlo?». Poi un invito: «Si cerchi di recuperare quella registrazione». E una stupefacente affermazione: «C'è un vuoto radar di 14 minuti».

14 minuti. Come fa Gelli a stabilire con tanta esattezza il «buco» della registrazione radar di Marsala? Su questo particolare c'è stato un gran

pastrocchio polveroso. Ufficialmente i minuti mancanti sono otto, da quattro a dodici dopo l'esplosione del Dc9: Lo disse Giuliano Amato alla Camera due anni fa. Poi «Tg1sette» ha accreditato una nuova versione secondo la quale il buco partirebbe invece 53 secondi prima dell'esplosione. 14 minuti, indica ora Gelli. E aggiunge, a mò di sfida: «Ma Zanone, mi pare, non aveva promesso di dire tutta la verità su questa storia? Non è forse il ministro della Difesa? Un ministro quando promette una cosa dovrebbe mantenerla».

Gheddafi. Il colonnello, si dice, ha l'inclinazione alle sbruffonate. Dunque, quando afferma che ad abbattere il Dc9 uccidendo 81 italiani sono stati «gli americani», si ha la tentazione di scherzarci, come di fronte alla marachella di un personaggio bizzarro

□ Navi italiane e francesi erano impegnate il 27 giugno in Sardegna. «Ma tornarono in porto la mattina», precisa la Difesa

e pittoresco. Poco importa allora che abbia anche aggiunto di averne le prove e di essere disposto a tirarle fuori «in 24 ore». Eppure Muammer, il leader della rivoluzione, è pur sempre un capo di Stato con il quale l'Italia intrattiene relazioni diplomatiche e buoni scambi commerciali. La Farnesina però non ha ritenuto di dover prendere posizione. Gli Stati Uniti invece rispondono con il portavoce dell'ambasciata a Roma definendo «assolutamente falsa e priva di fondamento l'insinuazione».

Usa e Nato. Il portavoce dell'ambasciata afferma poi che al momento del disastro «non vi erano unità navali o aerei statunitensi in manovra nel Mediterraneo» e ricorda che fonti americane hanno già smentito, nei giorni scorsi, le affermazioni di alcuni

organi di stampa secondo le quali gli Stati Uniti avrebbero fornito all'Italia informazioni e registrazioni radar. Viene così negato che sia stata fornita alla magistratura la registrazione della portaerei Saratoga, che quella notte maledetta era in porto a Napoli. Anche la Nato ha nuovamente negato proprie esercitazioni attraverso il portavoce della sede di Bagnoli.

Marina. Il «Giorno» è andato a scartabellare la «Rivista marittima» e ha scoperto che vi era notizia, nel numero di agosto del 1980, di una esercitazione «top secret» di tiro con unità francoitaliane il 26 e 27 giugno a Capo Teulada. La Difesa ha precisato però che tutte le nostre unità missilistiche impegnate (Ardito, Audace e Impavido) erano rientrate in porto a Cagliari entro le nove del matti-

no del 27 e che comunque nell'ora dell'incidente anche tutte le altre unità si trovavano nei porti di La Spezia, Napoli, Taranto e Siracusa. Per quanto riguarda l'unità francese, il caccia «Guepratte», fonti della Marina precisano che si trattava di una vecchia nave con un armamento di artiglieria e lanciasiluri, più un lanciamissile «Mafalom» per la difesa antisom.

TG1Sette. Il settimanale televisivo, che ha riproposto il giallo Ustica con l'ipotesi che ad abbattere il Dc9 Itavia sia stato «un caccia della Nato, probabilmente italiano» ha diffuso ieri una nuova pista, una testimonianza spontanea, condita di smentite, riferita «per dovere di cronaca», di Paolo Bonatti, ex dipendente della Selenia, l'industria che realizzò l'impianto missilistico di Salto di Quirra. Un ingegnere della base sarda riferì a Bonatti quanto segue: un pilota tedesco di origine polacca partito da Marinafranca colpì per sbaglio il Dc9. Atterrò a Decimomannu e il giorno dopo fu in gran fretta rimpatriato con moglie e due figli.

□ la Repubblica
domenica 8/lunedì 9 maggio 1988

Ecco come i francesi dell'“Ifremer” hanno recuperato la scatola nera del Dc-9

Così scattò l'operazione “Opera”

nostro servizio

ROMA — La caccia inizia il 30 aprile 1987. Dopo anni di contrastanti decisioni, di carenza di fondi, di battaglie e di tentennamenti, si vara la grande operazione: l'operazione *Opera*. Cioè Operazione recupero aeromobile. Si tratta di scandagliare una larga fetta del Tirreno, di trovare e identificare la carcassa del Dc 9 dell'Itavia e discendere a 3500 metri di profondità. Dopo lunghe trattative, il difficile compito viene affidato ad una società francese specializzata nelle ricerche sottomarine: la *Ifremer*. Il gruppo ha referenze tecniche e manageriali di tutto rispetto. E' considerato il top di quello che può offrire il mercato. E questo basta a soffocare le iniziali resistenze nei confronti di una società di un paese chiamato in causa nella vicenda per le manovre della sua portaerei *Clemenceau*.

In una vasta area che circonda l'isola di Usti-

ca, incrociano la nave oceanica d'appoggio *Le Noiroi*, un'altra nave appoggio *Nadir* e un sommergibile autonomo e non abitato, abilitato a scendere fino a 6000 metri di profondità per riprese televisive, per scattare fotografie in bianco e nero e a colori e per prendere dati. Ma il vero gioiellino della flotta è un secondo sottomarino, il *Nautilus*. Lungo 8 metri, largo 3 e mezzo, è assolutamente indipendente e in grado di navigare sott'acqua anche per 12 ore consecutive. L'equipaggio è composto da tre uomini. Uno è il pilota, gli altri due maneggiano gli attrezzi, dalle saldatrici alle pale, dai martelli pneumatici alle pale.

L'operazione si articola in tre fasi. La prima: localizzare i resti del Dc 9 entro un'area di 40 chilometri. La seconda: fornire una serie di ampi rilievi fotografici. La terza: riportare in superficie i resti. Ma questa fase è legata e su-

bordinata alla prima. Nel contratto è stabilito che la carcassa del Dc 9 deve essere trovata entro il 2 giugno. In caso di fallimento, niente soldi: 7 miliardi in contanti.

I francesi, senza dubbio grandi professionisti, vengono baciati dalla fortuna a metà maggio. Il potente e modernissimo sonar usato per sondare il fondo marino, colpisce «qualche cosa di grosso, sicuramente del materiale ferroso». La zona è individuata e il pomeriggio del 2 giugno, dal *Nautilus* qualcuno canta vittoria: «E' fatta, è fatta». La scatola nera, il *voice recorder*, quella che registra tutte le voci tra la cabina e le torri di controllo, viene portata in superficie. E' intatta e quella scatola rappresenta il più prezioso carico recuperato negli ultimi sette anni. Dopo una breve pausa, l'operazione è ripresa. Entro la fine del mese, tutti i resti utili del Dc 9 esplosi, torneranno a galla.

la Repubblica domenica 8/lunedì 9 maggio 1988

la tragedia del Dc 9

Ha chiamato a "Telefono giallo". "Quel giorno a Marsala i nostri superiori, i marescialli, ci avevano dato l'ordine di tacere. Quello che era avvenuto in cielo non ci riguardava"

"Io conosco la verità..."

L'aviere del centro radar svela il giallo di Ustica

di DANIELE MASTROGIACOMO

Ma non ha dato il suo nome: ha ancora paura delle ritorsioni. Nel nastro registrato dei controllori di volo mancano 8 minuti Il capogruppo della sinistra indipendente "Commissione d'inchiesta"

ROMA — «E' tutta la sera che guardo questa trasmissione. Basta, non ce la faccio più... ho telefonato perché voi volete scoprire la verità... io la so. La conosco, ma non posso dirla. La verità, purtroppo è questa: quel giorno i nostri superiori, i marescialli, ci avevano dato ordine di tacere. Ci avevano imposto il silenzio. Quello che era accaduto sui cieli di Ustica non ci riguardava. Dovevamo dimenticare e basta». La voce dell'anonimo aviere del centro radar di Marsala è incerta. Teme di essere scoperto e di essere rintracciato. Incalzato dalle domande, resiste ancora qualche secondo. Poi riattacca.

La battaglia per la verità sul giallo di Ustica ha fatto un nuovo passo in avanti. Il merito, questa volta, non va alla magistratura, né alle commissioni tecniche che da otto anni stanno tentando di chiarire quella che lo stesso ministro Giuliano Amato definisce una «vicenda pasticciata». Va attribuito ad una trasmissione della terza rete Rai, *Telefono giallo*, andata in onda venerdì sera. In tre ore, milioni di telespettatori hanno potuto cogliere i silenzi, le omissioni, le bugie e le velate minacce che aleggiavano su questo vero e proprio scandalo politico-istituzionale.

Per un'intera serata, sulla tragedia del Dc 9 dell'Itavia, esploso in volo il 27 giugno del 1980, si sono confrontate posizioni, ipotesi, interrogativi tra protagonisti, esperti e responsabili del caso. Non è stata una pacata conversazione. Anzi. E dal vivace dibattito, scandito da una lunga serie di telefonate in diretta, si è capito che chi sa tace e chi poteva fare qualcosa ha dilatato enormemente i tempi per la ricerca della verità.

Il capitolo centrale di questa assurda e tragica vicenda resta quello delle tracce radar, misteriosamente scomparse dal nastro registrato dai controllori di volo del centro militare di Marsala. Si tratta di otto minuti: quattro prima e quattro dopo l'esplosione in volo del Dc 9 dell'Itavia. Perché sono sparite? Sono state cancellate deliberatamente? Manomesse? Il ministro del Tesoro Giuliano Amato, ospite in studio, il 30 settembre del 1986, in qualità di sottosegretario alla presidenza del Consiglio riferiva al Senato: «Su questa vicenda c'è stata confusione. La commissione d'inchiesta sull'incidente di Ustica ha stabilito che il buco sul nastro comincia quattro minuti dopo l'incidente. Quel nastro è agli atti dell'istruttoria». Ma poi ammetteva: «E' vero che la bobina è stata sostituita subito dopo perché l'operatore radar stava facendo svolgere un'esercitazione ad un allievo. E tale sostituzione desta interrogativi sospetti. Perché è stato tolto in quel momento? Sarà vero o sarà falso che il motivo era un'esercitazione?».

Le carte processuali

I dubbi, a distanza di otto anni, non sono stati ancora sciolti. E le carte processuali riferiscono solo la realtà: le tracce radar che descrivevano il «veloce avvicinamento di un oggetto non identificato verso la prua del Dc 9» non ci sono più. Una inquietante circostanza che assume ancora più valore dopo la telefonata, sebbene anonima, dell'aviere del centro di Marsala. Qualcuno ha manomesso la bobina, altri hanno imposto il silenzio ai sottufficiali di turno la sera del 27 giugno del 1980? Sollecitato dalle interrogazioni, lo stesso Giuliano Amato, forniva in seguito i nomi dei controllori radar in servizio quella notte. A Marsala c'erano i maggiori Mandes e De Angelis e i marescialli Rocco, De Ricco e Grimaldi. Sono stati interrogati? «Mai», secondo gli avvocati di parte civile che rappresentano i familiari delle 81 vittime di Ustica.

Questo è il secondo capitolo o-

scuro della vicenda. Come accade spesso nelle inchieste difficili e controverse, i protagonisti diretti o indiretti, i potenziali testimoni, o rimangono nell'ombra oppure muoiono. Il generale Rana, responsabile del Registro aeronautico italiano nel 1980, è defunto da tre anni. Ma stando alle dichiarazioni del ministro Rino Formica, sin dai primi momenti aveva scoperto che quelle tracce riportate sul radar appartenevano a un caccia. Lo riferì subito all'attuale ministro del Lavoro e all'epoca dei fatti ministro dei Trasporti. Ma questa circostanza non uscì mai fuori. L'inchiesta giudiziaria imboccò la pista del cedimento strutturale, poi quella dell'attentato terroristico. Della bomba collocata all'interno del velivolo dai neofascisti. Una tesi avallata (e forse costruita ad arte) dai servizi, allora guidati dal generale Santovito.

Il terzo capitolo della tragedia di Ustica si apre agli inizi del 1987. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, il magistrato romano che ha ereditato l'inchiesta, chiede e ottiene dal collega di Crotone gli atti delle indagini su un caso altrettanto oscuro: il ritrovamento del cadavere di un pilota libico precipitato con il suo Mig sui monti della Sila. Ufficialmente, l'incidente è avvenuto il 18 luglio del 1980. Ma la contraddittoria perizia e-mopatologica fa risalire la morte del pilota a 20 giorni prima. E cioè al 27 giugno del 1980, la stessa data della tragedia di Ustica.

L'accostamento tra i due episodi, subito scartato anche attraverso testimonianze oculari di alcuni contadini della Sila, trova invece una serie di conferme. La prima arriva proprio dai servizi incaricati di svolgere accertamenti sul mig libico. In un rapporto avanzano delle ipotesi che aprono uno squarcio di luce su entrambe le vicende. Secondo i nostri 007, il 27 giugno del 1980, due caccia di Gheddafi avrebbero inseguito per circa un'ora il mig pilotato dall'ufficiale libico Ezzedin Koal. Contro il velivolo sarebbero stati lanciati due missili, uno dei quali avrebbe centrato il Dc 9 dell'Itavia che si trovava sulla traiettoria del mig inseguito, poi colpito con una scarica di mitragliere. Gli elementi raccolti per avvalorare questa tesi non sono noti. E ufficialmente le due inchieste procedono parallele. Due vicende che lo stesso Amato, venerdì sera, non ha accostato ma che ha definito entrambe «pasticciate».

cialmente le due inchieste procedono parallele. Due vicende che lo stesso Amato, venerdì sera, non ha accostato ma che ha definito entrambe «pasticciate».

E' stato dunque un missile. Su questo non ci sono più dubbi. Anche il ministro del Tesoro, sia nel suo intervento al Senato nel settembre del 1986 sia durante la trasmissione di venerdì sera, lo ha sostenuto. Senza arrivare a facili conclusioni o affermazioni perentorie. Al Senato disse che «quello che è successo non è affatto chiaro, venerdì sera ha aggiunto che «bisogna chiarire la verità tecnica, la dinamica dell'incidente». La signora Bonfietti, presidente dell'associazione vittime di Ustica, ha preteso di più. Nel chiudere la trasmissione ha detto che a questo punto, dopo otto anni di indagini, di silenzi e di contrasti, la sola verità possibile «è la verità completa: dei fatti e delle responsabilità».

Gli esperti dei laboratori

E la verità, del resto, è a un passo. Le perizie su alcune delle salme restituite dal mare, hanno dimostrato che l'esplosione è stata esterna. Sui resti del relitto finora raccolti gli esperti dei laboratori hanno trovato tracce del potente T4, un esplosivo usato sulle testate dei missili aria-aria, montati tra l'altro sui mig libici. Un reattore del Dc 9 è risultato completamente fuso. E anche in questo caso i periti hanno sostenuto che solo una carica esplosiva di un missile poteva sciogliere materiale così resistente. Gli elementi, le prove, gli indizi, esistono. «Manca la volontà politica», dicono i legali delle famiglie delle vittime. L'onorevole Rodotà ha chiesto l'istituzione di una commissione parlamentare d'inchiesta. Entro la fine del mese dalla fossa del Tirreno arriveranno gli ultimi resti della carcassa del Dc 9. Forse si troveranno altre prove e forse finalmente qualcuno che sa deciderà di uscire allo scoperto.

E ora chiarezza sull'esplosione e sulle omissioni

di STEFANO RODOTÀ

QUALE verità dobbiamo ostinarci a cercare sulla strage di Ustica? Sicuramente una verità «tecnica»: abbandonata la tesi di comodo del cedimento strutturale dell'aereo, rimangono in campo le ipotesi, tutte egualmente inquietanti, di una bomba a bordo, dello scontro con un altro aereo, di un abbattimento causato da un missile (con una netta preferenza per quest'ultima).

Ma non sono «tecniche» le vere difficoltà incontrate finora. Certo, stiamo aspettando che venga ripescato il relitto dell'aereo. Una richiesta — è bene ricordarlo — che la procura di Roma aveva avanzato fin dal 1981, e mai il governo aveva trovato i fondi necessari fino a che non era sceso in campo lo stesso presidente della Repubblica, sollecitato nel 1986 dal comitato per la verità su Ustica. Una volta esaminato il relitto e accertato se fu bomba o missile, rimarranno però in piedi gli interrogativi sugli autori della strage, sul trascinarsi di una inchiesta che sembra non aver mai fine.

È questo che vogliono sapere le famiglie delle vittime, e lo hanno ripetuto chiaramente nell'ultima puntata di «Telefono giallo». Non solo come si è verificato l'incidente. Ma chi ne è responsabile, chi ha ritardato le indagini, chi le ha depistate, chi ancora frappone ostacoli. Ed è preoccupante che di questo continuo a non volersi rendere conto i militari che trattano la vicenda come un burocratico affare di carte passate in maniera più o meno corretta, i politici che lanciano il sasso e nascondono la mano, i magistrati che trattano le parti civili come se fossero dei seccatori.

Nessuno accetterà ormai mezze verità, verità a rate. E la verità piena va oltre la certezza su che cosa davvero accadde nel cielo di Ustica in una sera di giugno. Riguarda anche il dopo, il velo pesante che in tutti i modi si è cercato

di far cadere sull'intera vicenda. In più di un momento, durante la trasmissione dell'altra sera, è apparso chiaro che quel velo può essere squarciato se sono intraviste le fisionomie di chi vuol far luce e di chi ancora resiste. Perché il giudice istruttore non ha ancora interrogato, dopo tanti anni, il generale Bartolucci, uno dei massimi responsabili della sicurezza aerea all'epoca del disastro? Perché il governo non risponde mai alle interrogazioni dei parlamentari che, fin dal 1982, chiedevano che cosa intendesse fare dopo le valutazioni di esperti inglesi e americani sulla meccanica del disastro, dopo una significativa trasmissione della Bbc? Perché ancora oggi si vuol bloccare una inchiesta parlamentare sul caso?

Ma i milioni di telespettatori hanno anche ascoltato la voce di un anonimo aviere, in servizio alla base di Marsala proprio in quella tragica serata. Hanno così sentito parlare di «un maresciallo» che, la mattina successiva al disastro, invitava a dimenticare tutto quel che avevano saputo sulla meccanica dell'incidente. Ora, proprio quel che avvenne al radar di Marsala rimane uno dei punti oscuri della vicenda, come riconobbe esplicitamente nel 1986 Giuliano Amato, rispondendo a nome del governo ad alcune interrogazioni parlamentari.

Nello studio televisivo il clamore di quella voce è stato smorzato dalle preoccupazioni che sempre desta una denuncia anonima. Ma quanti erano a Marsala, quel giorno, gli avieri a conoscenza di quel che era accaduto al radar? E quanti erano i marescialli? Non è il caso di andarli subito a cercare? Può il giudice istruttore ignorare quella denuncia, continuando a costellare l'inchiesta di domande mancate?

Bartolucci non è stato sentito, l'anonimo aviere forse non sarà cercato, da tre anni è morto, e dunque è per sempre

mutato per la giustizia, il generale Saverio Rana, nel 1980 presidente del Registro aeronautico italiano. Perché nominò il generale Rana? Perché a lui ha fatto pochi giorni fa riferimento Rino Formica, ministro dei Trasporti all'epoca dell'incidente, dichiarando che fu proprio il generale, poche ore dopo la caduta dell'aereo a formulare l'ipotesi del missile in base ad una analisi dei tracciati radar. Ma parlando al Senato undici giorni dopo il disastro, proprio Rino Formica non fece alcun cenno a questa ipotesi e, incalzato dal senatore Corallo e Spadaccia che gli chiedevano se ci fossero tracce diverse da quella del Dc9 dell'Itavia, si difese dicendo di riferire quel che gli era stato «comunicato». Ora sappiamo che anche Lelio Lagorio, all'epoca ministro della Difesa, sapeva dell'ipotesi del missile. Ma nessuno di questi pubblici ufficiali informò la magistratura di quell'ipotesi e di chi l'aveva formulata: e così la possibilità di interrogare Rana è andata perduta, l'accertamento della verità è stato ritardato, se non del tutto impedito. E chi fornì al ministro Formica la versione «riduttiva» che egli ripeté in Parlamento?

Queste non sono le domande di chi ha il malvezzo di dare in ogni occasione addosso agli apparati di governo. Sono le questioni da affrontare se si vuol davvero arrivare alla verità. Quando il relitto sarà ripescato, non ci dirà la nazionalità del missile che l'ha colpito. E bisognerà domandarsi, se ogni indizio non sarà stato nel frattempo cancellato e ogni protagonista non sarà intanto morto, chi ha voluto impedire che subito le indagini imboccassero la strada giusta.

Ecco perché una inchiesta parlamentare è indispensabile. Per scoprire che cosa è avvenuto nelle strutture militari e civili responsabili della sicurezza dei voli, chi ha taciuto o addirittura soppresso informazioni essenziali, chi

na mentito al parlamento. Altrimenti è solo retorica, o malafede, rendere omaggio alla memoria dei morti.

□ la Repubblica
venerdì 13 maggio 1988

Le parti civili del Dc 9 consegnano al giudice un pacchetto di istanze istruttorie “Ustica, 4 richieste per la verità”

I legali dei familiari delle vittime chiedono l'audizione dei ministri Formica, Lagorio e del presidente del Senato Spadolini. "Vogliamo sapere chi parlò loro del missile". Il 27 giugno Cossiga incontrerà i parlamentari del Comitato

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA — La verità su Ustica si avvicina. Attorno al giallo del Dc 9 esploso in volo la sera del 27 giugno del 1980 c'è un gran fermento. Le operazioni di recupero del relitto sono giunte alla stretta finale, il Parlamento si occuperà del caso nella prima riunione della neonata commissione d'inchiesta sulle stragi e il terrorismo, il presidente della Repubblica Cossiga incontrerà il 27 giugno i rappresentanti del Comitato per la verità sugli 81 morti.

In questo frenetico clima, ecco una nuova iniziativa della parte civile. I rappresentanti dei familiari delle vittime del Dc 9 dell'Itavia hanno messo a punto un pacchetto di richieste istruttorie che stamane consegneranno al giudice Vittorio Bucarelli. Richieste di chiarimento, soprattutto alla luce delle contrastanti dichiarazioni rilasciate da alti esponenti del governo nelle ultime settimane.

Nella qualità di legali e procuratori dei familiari delle vittime e nell'interesse della ricerca del-

la verità — scrivono gli avvocati Galasso e Ferrucci — chiediamo al giudice istruttore quanto segue. Primo. «Che siano interrogati i ministri Rino Formica e Lelio Lagorio, rispettivamente titolari dei Trasporti e della Difesa all'epoca dei fatti, per avere conferma e ulteriori precisazioni su quanto hanno dichiarato in interviste alla stampa sulle cause dell'evento e le fonti in loro possesso». La richiesta si basa soprattutto su quello che disse il ministro Lagorio alla commissione difesa della Camera nei giorni successivi alla tragedia. «Subito dopo l'incidente», spiegò Lagorio, «presi informazioni dagli Stati Maggiori, i quali asserirono che nessun missile navale o aereo poteva essere sfuggito alle forze navali Nato». E ancora: «Che io sappia i servizi non si occuparono mai di questo fatto. Non ho mai ricevuto dal Sismi una sola informativa. Del resto una qualsiasi velina mi avrebbe messo sull'avviso». Ma poi, proprio ai giornali, ultimamente ha ammesso che la sua fonte era

in realtà il collega Formica. E Formica, a sua volta, ha spiegato di aver saputo dall'ex direttore del Registro aeronautico, ora defunto, generale Rana, che una delle probabili cause dell'esplosione poteva essere un missile.

Seconda richiesta. «Che venga domandato al ministro Formica, da chi e in quale sede venne deciso che fosse lui a rispondere a Montecitorio, nella seduta del 8 luglio 1980, in qualità di ministro dei Trasporti anziché il ministro della Difesa. E inoltre chi gli fornì la versione riduttiva dell'episodio». «La relazione provvisoria della Commissione», riferì Formica, «esclude che il disastro sia stato provocato da un cedimento delle strutture. La causa è stata un'esplosione. Ma resta da stabilire se si tratta di un'esplosione interna o esterna».

Terza richiesta. «Che sia interrogato il presidente del Senato Giovanni Spadolini per conoscere da chi gli sia stata fornita l'assicurazione che sulla materia non esisteva segreto militare e di Stato. Assicurazione da lui fatta

propria allorché in qualità di ministro della Difesa ebbe a rispondere per iscritto a due interrogazioni parlamentari del novembre 1984». I due legali ricordano tra l'altro che la relazione della commissione d'inchiesta sostiene invece in modo esplicito che su tutto il caso esiste un segreto militare.

Quarta e ultima richiesta. «Che siano depositati in cancelleria tutti gli atti processuali relativi agli interrogatori, agli esperimenti giudiziari (in particolare i verbali d'interrogatorio del generale Lamberto Bartolucci, responsabile all'epoca dell'assistenza al volo, che il giudice afferma di aver ascoltato) e alle perizie, nonché tutti gli altri atti estensibili alle parti ai sensi degli articoli 304, 304 bis, 304 ter, 304 quater del codice di procedura penale». L'ultimo degli articoli impone infatti al magistrato di consegnare in cancelleria entro cinque giorni copia degli atti istruttori proprio per consentire agli avvocati di formulare eventuali richieste.

La sua esistenza è stata confermata dal magistrato ai familiari delle vittime

“Sì, so tutto sul Dc 9 di Ustica ma c'è il segreto di Stato” E nell'inchiesta spunta un “superteste”

di FRANCO SCOTTONI

ROMA--Gli inquirenti sono a un passo dalla verità sulla tragedia del Dc 9, abbattuto il 27 giugno 1980, nel cielo di Ustica. Un «superteste», interrogato dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, avrebbe ammesso di conoscere le cause del disastro, ma di non poter parlare perché impedito dal segreto di Stato. Il magistrato ha inviato una richiesta al capo del governo, Ciriaco Di Mita, affinché tolga questo impedimento, previsto dalle norme del codice di procedura penale. De Mita ha tempo 60 giorni per autorizzare il teste a rispondere liberamente alle domande del giudice e chiarire, così, tutti i retroscena sulla sciagura di Ustica.

L'indiscrezione sull'esistenza di un «superteste» è filtrata negli ambienti giudiziari romani in occasione di un incontro che il giudice Bucarelli ha avuto, ieri mattina, con i rappresentanti dei familiari delle vittime del disastro aereo. Gli avvocati Alfredo Galasso e Romeo Ferrucci hanno affermato che durante l'incontro, durato circa due ore, il magistrato ha ammesso di aver ricevuto, di recente, importanti documenti e notizie dal ministro della Difesa, Valerio Zanone. Tuttavia gli sviluppi dell'inchiesta, per ora, sarebbero legati alla conclusione di una perizia tecnica sui rottami del velivolo, recuperati nella «fossa del Tirreno» dalla società francese «Ifremer». Le conclusioni dell'indagine tecnica saranno depositate entro il prossimo mese di settembre.

Gli ultimi sviluppi dell'inchiesta, secondo il giudice Bucarelli, avrebbero avvalorato l'ipotesi che «ragioni di Stato» possano aver condizionato le indagini durate oltre 8 anni. Come è noto, è ormai certo che sarebbe stato un missile a colpire il Dc 9 Itavia; sarà comunque importante conoscere la nazionalità di questo ordigno e i motivi che hanno determinato il suo uso. A questo proposito c'è da dire che, forse, mercoledì prossimo, lo stesso Zanone potrebbe fornire al Parlamento notizie dettagliate sulla tragica vicenda di Ustica.

Il ministro della Difesa, infatti, sarà ascoltato alle 10 dal comita-

to parlamentare per i servizi di informazione e sicurezza e per quanto riguarda il segreto di Stato. L'incontro era previsto da tempo, tuttavia su richiesta del presidente del comitato, Mario Segni, il ministro riferirà sui dati finora acquisiti sul Dc 9 Itavia. Con una lettera inviata a Zanone, Segni ha chiesto che «essendo stati posti dei quesiti su questioni di sicurezza nazionale e su notizie fornite dai servizi di informazione, sia prioritariamente informato il comitato che è l'organo parlamentare istituito per conoscere e controllare l'intera materia».

Che importanti organi dello

Stato non abbiano finora collaborato con i magistrati inquirenti sul disastro di Ustica è stato ormai stabilito dagli inquirenti. L'ultima vicenda accertata riguarda il radar militare di Marsala, l'unico in grado di rilevare in forma tridimensionale quanto avvenne al Dc 9 Itavia.

Subito dopo il disastro, il pm Giorgio Santacroce, incaricato delle indagini, si recò a Marsala e chiese le registrazioni del radar. Gli furono consegnate, ma dalle stesse emerse un «buco» di alcuni minuti, coincidente proprio con il momento in cui accadde il disastro.

Le autorità militari di Marsala



I corpi recuperati di alcune delle vittime della tragedia di Ustica

giustificarono questo inconveniente sostenendo che in quel particolare periodo gli operatori stavano cambiando il nastro di registrazione. Ma il fatto più sconcertante è un altro: al magistrato furono indicati i nomi di tre operatori con l'affermazione che erano gli unici in servizio al momento della caduta dell'aereo. A distanza di otto anni, gli inquirenti hanno accertato che gli operatori non erano tre bensì quattordici, molti dei quali sono stati interrogati nelle settimane scorse.

«Finalmente qualcosa si muove», ha detto Daria Bonfietti, parlando a nome degli altri compo-

nenti della delegazione dei familiari delle vittime, «anche se il magistrato non ha voluto parlare di certi aspetti delle indagini perché coperte dal segreto istruttorio». Ha poi aggiunto: «il dottor Bucarelli ci ha dato un nuovo appuntamento a settembre, poiché prevede che per quell'epoca sarà depositata la perizia tecnica. In verità oggi siamo meno pessimisti sugli sviluppi dell'inchiesta e sulla volontà di portarla a conclusione. Non nascondiamo però il timore che forze occulte, come è successo in passato, possano tentare di mettere un velo; tuttavia pensiamo che la magistratura, a questo punto, può anche stare dalla parte dei cittadini».

L'avvocato di parte civile Alfredo Galasso ha detto che tutti i familiari «sono ansiosi di sapere a chi debbano essere attribuite le responsabilità sul mistero del Dc 9, siano esse di natura politica, giudiziaria, amministrativa o militare». L'avvocato Romeo Ferrucci ha tratto l'impressione che «le indagini sono state condizionate da ragioni di Stato» e di conseguenza «il giudice Bucarelli potrebbe incontrare altre difficoltà nello svolgimento della sua attività».

I due legali e la delegazione dei familiari saranno ricevuti giovedì prossimo dal presidente della Repubblica, Francesco Cossiga. Al capo dello Stato chiederanno un suo intervento affinché qualsiasi ostacolo da parte del

Polemica del sottosegretario liberale De Luca dopo la rimozione dei segreti

“Su Ustica menzogne di Stato”

Per l'esponente del governo non c'è dubbio che il Dc 9 sia stato colpito da un missile quella sera di otto anni fa “Qualcuno ha coperto la verità, oppure il nostro sistema di difesa è un colabrodo”. Critiche dai parenti delle vittime

nostro servizio

ROMA — (d. m.) Continuano le polemiche sul caso Ustica anche all'interno del governo. Il sottosegretario alle Finanze De Luca, che alcune settimane fa dichiarò che sulla tragedia aleggiava «una vergognosa menzogna di Stato», è tornato sull'argomento. «La rimozione dell'eventuale segreto di Stato», ha commentato, «è insufficiente. Perché se è importante il rinnovo dell'attenzione del governo sulla sciagura, da me sollecitato con una lettera al ministro Zanone, è altrettanto importante che si aggiungano nuove tessere al mosaico dell'inchiesta. E' palese che organi dello Stato, magari agendo autonomamente, abbiano contribuito a celare la verità. Oggi ci sono le condizioni che possono convincere qualcuno a farsi avanti. Questo governo infatti vuole percorrere la strada della verità sull'accaduto».

Ma chi avrebbe coperto la verità sull'incidente? Il sottosegretario alle Finanze fa il punto delle indagini e avanza una serie di considerazioni. «L'inchiesta», afferma, «è giunta

ad una svolta: è ormai certo che il Dc 9 sia stato colpito da un missile. Lo hanno ammesso i periti che fra poco renderanno ufficiali le loro conclusioni. Ma tutto ciò non ci esime dall'andare oltre. Non ci si può fermare al missile ignoto. Bisogna trovare i responsabili. E se un aereo civile italiano è stato abbattuto si possono formulare due ipotesi: che qualcuno abbia taciuto su chi aveva lanciato l'ordigno, oppure che il nostro sistema di difesa sia un colabrodo. In entrambi i casi — aggiunge De Luca — ci troveremo di fronte a circostanze di estrema gravità. Nella prima ipotesi è chiaro che c'è chi si è nascosto dietro una presunta ragione di Stato; nella seconda ci saremmo dovuti aspettare, all'epoca, un provvedimento contro i responsabili di un delicatissimo settore strategico. Il provvedimento non è scattato. Questo mi spinge a optare per l'ipotesi della copertura».

Critiche anche dall'Associazione dei familiari delle vittime. In un lungo comunicato, i parenti si dichiarano «insoddisfatti dalla generica disponibilità del governo» e credono

che «alcuni politici sappiano ben più del poco che periodicamente viene ripetuto».

Nella nota, l'Associazione pone alcuni interrogativi, alla luce delle decisioni adottate dal governo. «Chiediamo perché la collaborazione dei militari oggi confermata non ci sia stata in passato. Alcuni giornalisti non hanno potuto intervistare possibili testimoni in nome di un segreto di Stato che non esisteva; l'ordine di servizio del radar di Marsala è sparito. Non sono questi fatti che dimostrano una cattiva volontà di collaborare da parte dei militari?». E ancora: «Perché nessuno ha informato il ministro Zanone che proprio quattro minuti dopo l'incidente la registrazione radar di Marsala avrebbe potuto svelare qualcosa dato che il monte Erice crea un cono d'ombra dal quale un caccia militare esce appunto in quel lasso di tempo?». E infine: «Perché tanto segreto sulle registrazioni radar delle navi Usa presenti nel Tirreno?». La risposta arriverà a fine settembre quando i periti ufficiali pronunceranno il loro verdetto.

mercoledì 19 ottobre 1988
la Repubblica

Roma, 'L'aereo colpito da un missile'. Top secret a Palazzo di giustizia

La verità sul 'giallo di Ustica' in una superperizia del Cnr

Le analisi dei tecnici eseguite su 273 schegge metalliche estratte dai corpi di alcune vittime. Individuate diverse particelle di esplosivo T4 e di altre sostanze che consentono di risalire alla nazionalità dell'ordigno

di FRANCO SCOTTONI

ROMA — La verità sull'abbattimento del DC9 Itavia nel cielo di Ustica sarebbe stata già raggiunta dalla magistratura romana. Una perizia compiuta due anni fa e tenuta, finora, nel più stretto riserbo avrebbe risolto molti interrogativi sulla sciagura che provocò la morte di 81 persone. Negli ambienti del Consiglio Nazionale delle Ricerche si dà per certo che i risultati ottenuti dalle analisi compiute dallo «Spettrometro» di Napoli, uno dei più moderni e attrezzati congegni a livello europeo del Cnr, non lascerebbe dubbio che a colpire il DC 9 fu un missile lanciato da un aereo.

C'è da ricordare che i primi risultati peritali, compiuti a distanza di due anni dalla tragedia, dopo aver escluso che l'aereo esplose in volo per carenze strutturali dovute alla vecchiezza e all'uso continuato senza un'adeguata assistenza meccanica del velivolo, si conclusero con due ipotesi precise. L'aereo è esploso per un ordigno scoppiato all'esterno, probabilmente un missile, oppure per una bomba sistemata a bordo del velivolo, cioè un attentato.

Sulla perizia «spettrografica» sono circolate alcune informazioni officiose ma che tuttavia sarebbero contenute nella relazione inviata all'ufficio istruzione del tribunale di Roma. Alle analisi dello «Spettrometro» sono stati sottoposti 273 reperti. Si tratterebbe di schegge metalliche estratte dai corpi di alcune vittime, ripescati in mare, subito dopo il disastro del 27 giugno '80.

Un esame, il più importante, avrebbe identificato la presenza, nelle schegge, di particelle di esplosivi. Ci sono tracce di T4, cioè dello stesso tipo già trovato dai laboratori scientifici dell'aeronautica militare su alcune strutture dell'aereo ripescate in mare, il giorno successivo al disastro. Ma oltre il T4, lo «Spettrometro» avrebbe rilevato anche la presenza di altre sostanze chimiche esplosive. Sono esplosivi di carattere militare che vengono abbinati tra loro nella costruzione delle testate dei missili. Questo abbinamento è necessario per supplire alle carenze che ha un singolo esplosivo, dovute, ad esempio, alle bassissime temperature come, appunto, nel caso di missili impiegati ad alte quote. La scoperta dei vari tipi di esplosivo che costituivano la testata del missile è importante soprattutto per stabilire la nazionalità di fabbricazione. Questo non era il compito dei periti del Cnr di Napoli ma c'è da chiedersi se dopo le analisi spettrografiche, sia stato affidato

a esperti del settore missilistico lo studio della miscela esplosiva per risalire al tipo di missile e alla fabbrica che lo ha prodotto. Sembra che uno degli esplosivi non è stato mai usato dalle industrie italiane né sarebbe presente nei missili Nato. In conclusione le analisi compiute nel laboratorio «Spettrometria di massa» del Cnr di Napoli sarebbero inequivocabili per stabilire, a livello giudiziario, che l'aereo fu abbattuto da un missile e, con molte probabilità, potrebbero facilitare la scoperta della nazionalità dell'ordigno.

Sulle analisi del Cnr c'è un muro di omertà a palazzo di giustizia a Roma. Nessuno degli inquirenti vuol parlare di questa perizia, meno che mai degli eventuali risultati ottenuti. Anche i periti che hanno partecipato ai sofisticati esami si sono chiusi in uno strettissimo riserbo. Sembrava che la perizia stessa non fosse stata mai eseguita anche perché non risulta il suo deposito giudiziario. Ma negli ambienti di Palazzo di giustizia è circolata un'indiscrezione che avvalorava l'esistenza delle analisi fatte nel laboratorio «Spettrometria di massa» del Cnr di Napoli. Alcuni tecnici che hanno partecipato agli esami sono stati regolarmente pagati ma avrebbero intenzione di ricorrere in Cassazione per il basso compenso ottenuto.

Alcuni commenti su questa vicenda giudiziaria o meglio su perizie già fatte e non depositate si incentrano particolarmente, negli ambienti giudiziari su presunti tentativi di insabbiamento. Sembra che le cose non siano in questi termini. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, preciso e meticoloso, ha ordinato una serie di perizie negli anni scorsi, successivamente dopo il recupero dei resti del DC 9 nel mare di Ustica, ha ordinato ulteriori perizie. Il suo intento sarebbe quello di raccogliere tutti i risultati possibili e sulla base di questi, trarre le definitive conclusioni senza margini di errore.

In questo quadro il magistrato ha chiesto anche una consulenza al «Rarde» (Royal Air Reserche Defence). In particolare ha fatto esaminare il portello del vano portabagagli, ripescato di recente in mare, ponendo due interrogativi. Il primo riguarda la presenza di esplosivo e di residui metallici sul portello mentre il secondo si riferisce alle cause che hanno determinato i fori.

Sui risultati degli esami fatti dagli in-

glesesi sono circolate notizie officiose. Sembra che non siano state rilevate tracce di esplosivo (il portello è stato circa 8 anni sul fondo del mare) mentre per quanto riguarda i fori, sarebbero stati prodotti da «oggetti lunghi» che viaggiavano a bassa velocità (200-300 metri al secondo). Quest'ultimo dato, se confermato escluderebbe che i buchi sono stati provocati da schegge del missile.

Alcuni periti italiani si trovano attualmente a Londra, presso il «Rarde» per partecipare alla stesura della relazione che verrà poi inviata al giudice Bucarelli. Gli inquirenti italiani hanno sottolineato, ieri, che qualunque sia il responso della consulenza inglese, a questo punto non è determinante per trarre una definitiva conclusione sulla tragedia di Ustica. Occorrerà, tuttavia, attendere altri due mesi per conoscere ufficialmente la verità sull'abbattimento del DC 9 Itavia.

□ la Repubblica
giovedì 20 ottobre 1988

Roma, la circostanza denunciata al giudice Bucarelli dai due esperti del Cnr

Spiati i periti del Dc 9

“Siamo pedinati, controllano i telefoni molti hanno paura della verità su Ustica”

di FRANCO SCOTTONI

ROMA — «Un'inchiesta piena di misteri». Così si può definire l'istruttoria che va avanti da 8 anni sull'abbattimento del Dc 9 Itavia nel cielo di Ustica. Nei giorni scorsi si è appreso che una perizia compiuta dal servizio del Cnr, «Spettrometria di massa» di Napoli e, successivamente, consegnata al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, aveva raggiunto, due anni fa, importanti risultati tali da stabilire che fu un missile ad abbattere il Dc 9 e che, con ulteriori esami, si sarebbe potuto anche scoprire la nazionalità dell'ordigno.

Ieri si è appresa un'altra interessante notizia che dà il senso delle difficoltà e, in qualche caso, delle paure in cui hanno operato e operano gli inquirenti e i periti che si occupano del «caso Ustica».

I professori Antonio Malorni e Antonio Acampora che hanno eseguito la perizia spettrometrica di massa durante la fase finale dei loro esami, hanno avuto entrambi la netta sensazione di essere pedinati, controllati, e di avere i telefoni delle loro abitazioni intercettati. Fu avvertito il giudice Bucarelli, ma per queste o, forse, altre inquietanti circostanze, gli inquirenti non hanno sentito il dovere di renderle pubbliche.

Chi opera nell'ombra? Chi sono i responsabili che hanno detto menzogne, che hanno messo in atto depistaggi affinché non fosse svelata la verità sulla tragedia del DC 9 che provocò la morte di 81 persone? Quali misteri nazionali e internazionali sono collegati a quella strage da rendere muti personalità di

governo e alti gradi militari, malgrado siano trascorsi otto anni dal disastro e nonostante l'intervento del Presidente della Repubblica in favore della verità?

Interrogativi che attendono una risposta. Intanto sull'importante perizia del Cnr abbiamo rivolto alcune domande al prof. Malorni, ma il segreto istruttorio cui è tenuto un perito è stato un ostacolo per più precise puntualizzazioni.

Una grossa apparecchiatura

innanzi tutto, abbiamo chiesto in cosa consiste questo servizio «Spettrometria di massa»?

«E' una grossa apparecchiatura che è stato possibile realizzare con una convenzione tra il Cnr e l'Università di Napoli. La struttura è a disposizione di ricercatori e scienziati, italiani e stranieri. Il Cnr ha un'attenzione particolare per quanto riguarda la collaborazione nazionale e estera. La struttura di Napoli, ha raggiunto buoni livelli e se verrà accolta la richiesta di un finanziamento di un miliardo e 700 milioni potremmo definirlo competitiva a livello mondiale».

Al professori Malorni e Acampora furono affidati gli esami chimici, nel quadro di una più vasta perizia ordinata dal giudice Bucarelli, sui reperti trovati nei resti del Dc 9 e sui corpi di alcune vittime, recuperati subito dopo la scagura del 27 giugno 1980. Da alcune indiscrezioni circolate a Roma si è ap-

preso che dagli esami sono state rilevate tracce di alcuni esplosivi militari ad alto potenziale, oltre il T4. Che tipo di esplosivi?

«Abbiamo esaminato circa 450 reperti, oltre il T4 sono state trovate tracce di altri esplosivi ma come perito non posso fare precisazioni. Le tracce di altri tipi di esplosivo, tuttavia, non sono state riscontrate in tutti i reperti esaminati».

E' possibile che i frammenti metallici vagliati allo spettrometro in cui vi erano tracce di esplosivo possono essere schegge del missile?

«Non lo posso escludere. Noi dovevamo soltanto determinare l'esistenza di residui di esplosivi. Suppongo che il giudice Bucarelli abbia ordinato altri esami su quei reperti. Ci sono spettrometri in Italia che possono stabilire le leghe dei metalli, pertanto è possibile accertare se facevano parte della struttura dell'aereo o di altri ordigni».

Dalla scoperta di più esplosivi presenti in quei reperti è possibile affermare che si è trattato di una miscela esplosiva, propria delle testate dei missili?

«Non spetta a me dare giudizi in questo campo. Ritengo che gli esperti nel vasto settore della fabbricazione di armi, compresa la missilistica, possano fornire indicazioni precise sulla base degli esplosivi trovati nei reperti».

Gli esami che avete effettuato possono avere dei margini di errore sulle sostanze trovate?

«Lo spettrometro rileva la sostanza quando è presente anche in una quantità molto minima, un milionesimo di un milionesimo di

grammo. Quando è presente nei limiti di questa misura, l'errore è zero. E' come rilevare un'impronta digitale, se così si può dire. Ogni sostanza ha sue precise caratteristiche, inconfondibili tra loro, come appunto le impronte digitali».

La tesi della bomba

I laboratori dell'Aeronautica militare trovarono tracce dell'esplosivo T4. Quella scoperta mise fine all'ipotesi che il Dc 9 precipitò per il cedimento delle strutture del velivolo ma diede anche corpo alla tesi dei servizi segreti del generale Santovito, secondo la quale l'aereo precipitò per una bomba a bordo. Il T4, infatti, fu usato dalle organizzazioni neofasciste negli attentati ai treni. E' stato più facile trovare, durante la perizia spettrometrica, il T4 o gli altri esplosivi?

«Gli altri esplosivi. Posso assicurare che scoprire la presenza del T4 è risultato molto più impegnativo, mentre per gli altri esplosivi, è stato tutto più facile».

Infine il prof. Malorni, responsabile della «Spettrometria di massa» del Cnr di Napoli, ha tenuto a precisare che, per quanto riguarda il compenso avuto dal tribunale di Roma per la perizia chimica, l'importo è stato conforme a quanto dispone la legge. Inoltre ha aggiunto che avrebbe prestato, tuttavia, la sua opera anche gratuitamente, trattandosi di una vicenda giudiziaria di interesse nazionale.

Le conclusioni dei periti italiani e degli esperti inglesi nei laboratori del Rarde

Da Londra giunge l'ultima conferma "Un missile ha colpito il Dc 9 di Ustica"

nostro servizio

LONDRA (p.f.d.t.) — «Non saranno necessarie ulteriori indagini, le informazioni che abbiamo dovrebbero bastare per dare un giudizio definitivo». Lo ha affermato il professor Leonardo Lecce, uno dei sei esperti nominati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli per accertare le cause della sciagura del Dc 9 Itavia. Insieme ad altri esperti, l'ingegnere Raffaele Cerra, il professore Mariano Migliaccio e il medico legale professor Carlo Romano, sono stati ospiti per alcuni giorni del «Royal Army Research Defence Establishment» (Rarde), l'istituto inglese cui era stata affidata una consulenza tecnica su alcuni resti del Dc 9 precipitato a Ustica il 27 giugno 1980. I resti dell'aereo sottoposti ad esami ed analisi, erano stati ripescati nel mar Tirreno nei mesi scorsi, a distanza di oltre 7 anni dal disastro.

Ci furono 81 vittime

Ad abbattere il Dc 9 in servizio tra Bologna e Palermo con 81 persone a bordo, tutte decedute, è stato un missile. Ormai la notizia, ripetuta più volte in questi 8 anni, sull'ordigno che ha provocato l'esplosione del velivolo, può considerarsi ufficiale. Il professor Lecce, al momento della sua partenza dall'aeroporto londinese, ha lasciato intendere che non ci sono dubbi, si tratta di un missile anche se ha tenuto a precisare che un giudizio finale spetta alla commissione peritale. Le conclusioni, tuttavia, saranno consegnate al giudice.

«Gli specialisti del "Rarde", ha spiegato il professor Lecce, «ci hanno indicato a voce i risultati dei loro accertamenti, seguirà un rapporto scritto, ma intanto abbiamo acquisito i risultati e li confronteremo con altri

che già abbiamo per dare una risposta al magistrato».

Poi ha aggiunto: «il risultato delle perizie è esauriente come può esserlo un'indagine così complessa e fatta a tanti anni di distanza dall'evento. Noi siamo dell'idea che i risultati raggiunti siano definitivi».

Le dichiarazioni del prof. Lecce non lasciano alcuna ombra di dubbio. Sul disastro di Ustica, i periti hanno già raggiunto le prove che si è trattato di un missile. L'affermazione che «non saranno necessarie ulteriori indagini» farebbe supporre che dai risultati delle perizie italiane e inglesi è stato possibile stabilire anche il tipo del missile e la nazione che lo ha fabbricato.

Insomma, sembra proprio che la completa verità sulla tragedia di Ustica stia per emergere. Tuttavia ci vorranno altri due mesi, prima che il giudice istruttore Vittorio Bucarelli possa annunciare ufficialmente i risultati

delle indagini e degli esami peritali. E' possibile che in questo periodo possano accadere fatti nuovi, come ad esempio le testimonianze spontanee di qualche alto grado militare che ha preferito finora tenere la bocca chiusa, supponendo che la magistratura non sarebbe pervenuta a risultati definitivi.

Ma non è neppure escluso che questi due mesi possano servire a qualche «esperto interessato» per confutare i risultati peritali e rimetterli in discussione, come avvenne quando fu introdotto, negli anni scorsi, il dilemma: «è stato un missile ma potrebbe anche trattarsi di un ordigno esplosivo collocato a bordo dell'aereo». A quell'epoca si fece un gran parlare del T4, l'esplosivo trovato dai laboratori dell'Aeronautica militare sui resti del Dc 9. Ma trattandosi di un esplosivo usato anche per compiere attentati l'ipotesi della «bomba a bordo» ha in effetti prolungato i tem-

pi di questa lunga ed estenuante inchiesta giudiziaria. Fu un fatto casuale oppure qualcuno ha «pilotato» il prolungarsi delle indagini?

A Londra la vicenda della tragedia di Ustica suscita vivissima impressione. Circolano indiscrezioni sulle perizie effettuate dal «Rarde» che non hanno trovato però, conferme ufficiali. Si parla di un missile con orientamento automatico sulla fonte di calore che ne determina anche l'esplosione senza l'impatto con il bersaglio. In poche parole il missile lanciato contro il Dc 9 è esploso ad alcuni metri dell'aereo. Viene anche sostenuta la tesi che oltre la fonte di calore, cioè i reattori dell'aereo, abbiano influito, per l'esplosione del missile, anche i raggi solari al tramonto, refratti dal velivolo. Gli esperti inglesi del «Rarde» avrebbero stabilito la distanza precisa del missile dall'aereo quando è esploso sulla base degli esami sui tre fori riscontrati sul portello del vano portabagagli, ripescato in mare e messo a disposizione dei tecnici inglesi.

Nessuna smentita

Sulla nazionalità del missile è ritornata di attualità la versione sostenuta da un quotidiano londinese del pomeriggio, pochi giorni dopo l'abbattimento del Dc 9. A quell'epoca si fece l'ipotesi che il missile fosse delle forze libiche. Ma anche per questa indiscrezione non vi sono state conferme di sorta ma neppure smentite.

Certamente la vicenda è destinata a suscitare ulteriore impegno da parte degli investigatori e dei giornalisti britannici che la seguono, ed è probabile che se ne continuerà a parlare nei prossimi giorni.

Gravissime accuse e nuove clamorose prove in un servizio del Tg1

‘L’Aeronautica ha mentito sul disastro di Ustica’

*Il Dc9 dell’Itavia fu colpito da un missile lanciato per errore da un caccia della Nato, forse italiano
Da allora “menzogne e omertà”*

ROMA - «Sulla tragedia del Dc9 di Ustica, l’Aeronautica militare ha nascosto la verità». Sono queste le clamorose conclusioni di un servizio di «Tg Sette», il settimanale del Tg1 dedicato allo scottante argomento e andato in onda ieri sera. Secondo il settimanale, il biattore dell’Itavia è stato colpito da un missile. Un missile lanciato da un caccia militare della Nato, forse italiano. Il velivolo stava inseguendo un aereo-bersaglio da esercitazione sfuggito al suo controllo. Lo individuò e fece fuoco. Ma il missile, attratto dagli ultimi raggi del sole o forse dalla fonte di calore delle turbine, centrò il Dc9 dell’Itavia che si trovava a sorvolare la zona, proprio in quel momento. L’aereo fu raggiunto sotto la cabina di pilotaggio: planò per almeno dieci minuti. Poi perse sempre più quota e si schiantò in mare. I periti hanno confermato che probabilmente in quei terribili momenti, gran parte dei passeggeri era ancora viva. Moribonda, ferita, ma cosciente del dramma che stava vivendo. Adesso si attendono le reazioni. Anche se la verità su questo incredibile giallo è ormai alle porte.

OMISSIONI, silenzi e bugie. La ricostruzione proposta dal settimanale tv dimostra infatti che i vertici militari dell’epoca, soprattutto quelli dell’Aeronautica, conoscevano la verità dei fatti. Ma per settimane, mesi, anni, hanno coperto, negando particolari che oggi appaiono su una luce diversa.

Primo particolare: dieci giorni dopo la tragedia, i carabinieri di Licola, che partecipavano alle indagini, recuperarono un frammento (un’aletta di colore arancione) di un aereo bersaglio, quello che in gergo si chiama «drone». Un secondo frammento venne trovato nelle acque dello stretto di Messina. Del primo resta soltanto una foto. Da questa si vede chiaramente che la vernice era stata cancellata. Lo scopo era far sparire l’origine forse compromettente: il disegno di una coccarda tricolore. Chi manomise l’importante reperto non si accorse però di un particolare: una targhetta che in-

dicava la marca del costruttore del radiobersaglio: la società americana Beech aircraft. E il destinatario: l’Aeronautica militare italiana.

Secondo particolare: il giorno dopo la tragedia, il traghetto Carducci, inviato sulla zona dell’incidente per i soccorsi, avvistò un oggetto in mezzo al mare. Aveva la forma di un siluro, lungo circa otto metri. Non riuscì a recuperarlo perché affondò prima che la nave riuscisse a raggiungerlo.

Chi manomise i reperti? Chi agì per evitare che la verità emergesse? Le responsabilità sono precise. Non tanto sugli autori del lancio, quanto sui vertici militari che sin dall’inizio e anche ultimamente, allo stesso ministro della Difesa Zanone, hanno continuato a negare circostanze ormai assodate.

E’ infatti accertato, ormai, che la sera del 27 giugno 1980, nonostante le reiterate smentite, nel

basso Tirreno fosse in corso un’intensa attività militare. In quella zona, a est della Sardegna, c’è un poligono di tiro, chiamato in gergo balipedio, che si estende dalla punta sud orientale dell’isola fino ad alcune miglia verso il mare. Dall’interno di quest’area, probabilmente, fu sganciato in volo - da un aereo di fabbricazione inglese - un radiobersaglio lungo setteotto metri. L’Aeronautica militare ha sempre smentito tale circostanza. L’ultimo lancio, hanno affermato i portavoce del capo di stato maggiore, venne effettuato sette-otto mesi prima della tragedia di Ustica. Ma la scarsa corruzione del reperto recuperato dai carabinieri di Licola nella Baia Domizia, dimostrerebbe la sua non lunga in acqua.

Le prove raccolte a sostegno della tesi sostenuta dal settimanale del Tg1 sono attendibili. Le stesse che hanno aiutato periti e magistrati in questi lunghi mesi d’inda-

gini. Si è sempre sostenuto che nessun strumento, per una sconcertante catena di coincidenze, fu in grado di registrare con chiarezza gli attimi decisivi della sciagura. Fu esclusa l’attendibilità delle rilevazioni del centro di controllo del traffico aereo di Ciampino, a sud di Roma, che registrò alcuni segnali all’apparenza inspiegabili. L’apparecchiatura, si precisò, poteva seguire le tracce dei voli solo ad una distanza superiore, sia pure di poco. Ma a Ciampino, esiste un secondo radar, un radar Marconi, costruito in Inghilterra, capace di vedere più lontano. Ed è stato questo secondo radar a spiegare come andarono le cose quella sera. Il Dc 9 Itavia stava sorvolando la zona sopra Ustica, proprio mentre a poche miglia di distanza operava il caccia militare. Non erano previsti voli civili. Ma il Bologna-Palermo era partito con due ore di ritardo.

Parla il giudice "E' un'ipotesi, aspetto i periti"

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - «E' un'ipotesi giornalistica. Fino a quando non saranno presentate le conclusioni delle perizie non si può dire nulla di preciso». Così risponde il giudice istruttore Vittorio Bucarelli sulle rivelazioni del «Tg1 Sette» in merito al disastro del Dc 9 Itavia. Il magistrato precisa tra l'altro che il recupero di parti riguardanti velivoli-bersaglio da addestramento del tipo «Drone», nei mari Tirreno e Jonio era stato già reso noto da articoli di giornali. Sul particolare che uno dei reperti del «Drone» sarebbe stato manomesso, per cancellare la coccarda tricolore, come è stato sostenuto nel servizio televisivo, il giudice così si è espresso: «Non ho nulla da dire». Secondo indiscrezioni, tuttavia, sarebbero tre i velivoli-bersaglio «Drone», ripescati in mare, durante le ricerche dei resti del Dc 9, ma non sono stati resi noti gli accertamenti sulle date in cui furono lanciati.

La verità sulla sciagura di Ustica è tuttora sospesa alle conclusioni che trarranno i periti dopo l'esame di tutto quanto hanno accertato attraverso una serie di perizie. Tuttavia alcuni punti fermi sembra siano stati raggiunti. Innanzi tutto sarebbe stato accertato che ad abbattere il Dc 9 è stato un missile di fabbricazione italiana.

Questa prima verità è scaturita, principalmente, da due perizie. La prima è quella medico-legale eseguita sui corpi di alcuni passeggeri ripescati in mare subito dopo la sciagura. Gli accertamenti hanno stabilito che le vittime erano state raggiunte da schegge provenienti da strutture dell'aereo ma anche da frammenti di un missile.

La seconda perizia è quella chimica eseguita dal centro

«Spettrometria di massa» del Cnr di Napoli. Su alcuni frammenti, presumibilmente schegge del missile, sono state riscontrate tracce di tre esplosivi. Si tratta del T4 (esplosivo plastico), di tritolo e infine di «petn». Quest'ultima è una materia derivante dalla pentrite e usata in combinazione con T4 e tritolo per le testate di missili.

Il «petn» ha la proprietà di garantire l'esplosione dei derivati del tritolo anche a temperature molto basse. La miscela di questi tre esplosivi viene usata, a quanto sembra, esclusivamente da industrie italiane, per la fabbricazione di testate dei missili aria-aria e terra-aria. Sembra che la ditta che produce questa miscela esplosiva sia la Bomprini-Parodi.

Il missile che ha raggiunto il Dc 9 sarebbe del tipo di quelli che si orientano e vengono attratti dalla fonte di calore. A questo proposito negli ambienti giudiziari si parla, per quanto riguarda il sistema di orientamento e guida, di un congegno prodotto dalla Selenia. Infine, sembra che i periti già conoscano l'industria metallurgica che ha prodotto l'involucro metallico del missile stesso.

A questo punto, mentre si ammette con certezza che si tratta di un missile italiano, sono circolati, negli ambienti giudiziari,

alcuni dubbi su chi può averlo sparato. Si sostiene, ad esempio, che i vari pezzi del missile (testata esplosiva, congegno di orientamento, involucro metallico ed altri aggeggi) sarebbero stati venduti in modo massiccio dalle industrie italiane a vari Paesi, dislocati in tutto il mondo. Si dice, inoltre, che né l'aeronautica militare italiana, né la Nato avessero in dotazione missili di questo tipo al tempo del disastro.

Se le indiscrezioni rispondono a verità, pertanto sarebbe ancora da stabilire la nazionalità dell'aereo che ha sparato il missile e quale sarebbe stata la causa che ha determinato l'uso di

questo ordigno. Ma c'è di più. Dai due rilevamenti radar, quello di Ciampino, radar «Marconi» e l'altro di una portaerei americana, consegnato di recente agli inquirenti, apparirebbe in modo inequivocabile che nel cielo dove avvenne l'abbattimento del Dc 9 c'erano due aerei da caccia. Stando alle dichiarazioni ufficiali dell'Aeronautica militare e della Nato, ripetute anche ieri, nessun loro aereo volava sul cielo di Ustica e nessuna esercitazione militare era in corso, al momento del disastro. Ma, allora, quale nazionalità avevano quei due aerei?

Omertà e menzogne hanno fatto da cornice a questa inchiesta giudiziaria. Ma anche molte inadempienze si sono verificate a livello di indagini giudiziarie. Ad esempio si è saputo che sui corpi ripescati in mare subito dopo il disastro le perizie necroscopiche o non sono state eseguite oppure sono state fatte con poco impegno. Il giudice Bucarelli ne chiese la riesumazione e nuove perizie. Gli esperti si trovarono di fronte ai cadaveri che indossavano gli stessi vestiti che avevano al momento del recupero in mare.

Nei corpi furono trovate numerosissime schegge, qualche perito ebbe la sensazione che qualcuno aveva «dimenticato» di svolgere gli accertamenti in modo approfondito. In effetti, proprio da quei corpi e dalle schegge trovate sono emerse le prove più consistenti che si è trattato di un missile.

Elencare i tanti «piccoli gialli» che si sono verificati durante l'istruttoria che dura da otto anni sarebbe molto lungo, ma andrà fatto per capire chi ha manovrato per depistare e prolungare le indagini.

di DANIELE MASTROGIACOMO

S'infiamma la polemica sul giallo del Dc 9 dell'Itavia. Mentre dal Parlamento si continua a chiedere una commissione d'inchiesta a Palermo, il ministro del Tesoro parla senza mezzi termini di omissioni nelle indagini. «Credo nella versione del Tg1. Qualcuno mente»

il "giallo"
di Ustica

E adesso Amato accusa i militari

ROMA - Per il Dc 9 di Ustica siamo ad un passo dalla verità. Una verità che adesso vogliono tutti. De Mita in testa. E mentre le ore scandiscono l'arrivo del fatidico momento, s'infiamma la polemica tra i protagonisti di questo incredibile giallo. Accuse, smentite, precisazioni: il coro di reazioni non accenna a placarsi. Protesta il capo di stato maggiore dell'Aeronautica, il generale Franco Pisano, «offeso e umiliato» dalla ricostruzione della vicenda proposta dal settimanale del Tg 1. Insistono dai banchi del parlamento, gli esponenti dei vari partiti. La partita in gioco è delicata, il prezzo da pagare per le 81 vittime sarà altissimo. E nello scontro che si profila all'orizzonte, ecco una presa di posizione che suona come una nuova bomba. Il secondo missile lanciato contro il Palazzo. La fonte è autorevole, ufficiale. Un ministro, quello del Tesoro. Giuliano Amato, socialista, sottosegretario alla presidenza del consiglio durante il governo Craxi, parla a Palermo a margine dei lavori della direzione Psi. Parla di Ustica. Senza remore.

Elementi fondamentali

E afferma: «E' ormai accertato che a colpire il Dc 9 dell'Itavia fu un missile. Si può forse arrivare alla verità, sono fiducioso». Ma poi, ad una precisa domanda sulle presunte coperture dei militari sulle cause e le circostanze della tragedia, risponde: «Per quanto ne so, conoscendo i rapporti che legano le autorità militari con

quelle politiche, è possibile che le prime abbiano coperto qualcosa».

Già, cosa? Alcuni elementi fondamentali per l'accertamento della verità? Come per esempio, i nastri del centro radar di Marsala, oppure, come ha sostenuto il servizio del Tg 1, le parti del radiobersaglio recuperate in fretta e furia poche ore dopo il disastro? Amato non si sbilancia. O meglio, non specifica. Ma crede alla ricostruzione del settimanale televisivo. E' convinto che si avvicini, di molto, alla verità. I giornalisti presenti ai lavori della direzione socialista hanno insistito con il ministro del Tesoro. E' ancora ipotizzabile, è stato chiesto, un collegamento tra la tragedia del Dc 9 e il Mig libico precipitato sui monti della Sila? «In teoria», ha

risposto Amato, «potrebbe anche essere. Ma io credo di più alla versione del Tg 1, anche perché tra i vari elementi ce n'è uno importante: quella famosa traccia di avvicinamento, registrata dai radar, se per velocità può essere assimilabile ad un caccia, per l'evanescenza stessa della traccia può essere forse più simile ad un missile. Io, comunque ritengo abbastanza attendibile la ricostruzione fatta da Tg Sette. E' stato determinante il recupero del relitto, per il quale il governo Craxi si era impegnato nonostante le critiche. L'episodio del Mig libico resta comunque un giallo, indipendentemente dal suo legame con il Dc 9. L'autopsia del cadavere del pilota trovato tra i rottami dell'aereo rivela infatti che era vecchio di venti giorni rispetto all'in-

cidente».

Fin qui Amato. Ma il segnale che lancia nel pieno della polemica su Ustica, è eloquente. Se il ministro del Tesoro, considerato ormai un esperto sulla tragedia del Dc 9 Itavia, punta l'indice sui militari, da Palazzo Chigi si getta acqua sul fuoco. L'invito del presidente de Mita a Zanone, affinché proceda a «nuovi accertamenti» tra gli alti vertici militari, viene visto più come una sollecitazione che come una vera sconfessione. «Quel comunicato attribuito agli ambienti di Palazzo Chigi», spiegano fonti bene informate, «era stato concordato. L'obiettivo è evitare che nella prossima riunione del consiglio dei ministri si torni a riferire le stesse identiche cose già dette il 24 giugno scorso. Questa volta biso-

gnerà sapere di più, o quantomeno quello che è la posizione ufficiale dei militari».

Per dare tempo a Zanone di svolgere il nuovo giro di consultazioni e per l'assenza di alcuni ministri interessati ai provvedimenti da affrontare, la riunione di governo slitta a mercoledì prossimo. Ma entro quella data, il ministro della Difesa dovrà aggiornare il suo dossier su Ustica. Sarà una giornata importante, sulla quale puntano molto anche i legali di parte civile e il comitato dei familiari delle vittime. «Per lunedì», dice l'avvocato Romeo Ferrucci che insieme al collega Galasso rappresenta i parenti degli 81 morti, «abbiamo deciso di riunire il Comitato per la verità su Ustica. L'atteggiamento assunto dal presidente De Mita ci trova

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA - «Io non accuso nessuno. Dico soltanto che c'è qualcuno che da otto anni copre, mente spudoratamente. Qualcuno che sa e che tiene nascosto questo terribile segreto».

Giuliano Amato, oggi ministro del Tesoro, torna a parlare di Ustica, del terribile segreto che avvolge il giallo del Dc 9 dell'Itavia. Ne parla volentieri, soppesando con grande cura ogni parola, ogni espressione. «Perché le parole», precisa, «in questa vicenda pesano come macigni». Ha letto i giornali di venerdì mattina e le dichiarazioni che gli vengono attribuite sul caso Ustica lo hanno seccato. «Sono stato frainteso», aggiunge, «io non ho mai detto che conoscendo i rapporti che legano le autorità militari a quelle politiche è possibile che le prime abbiano coperto qualcosa. Ho detto che se succede un fattaccio del genere e qualcuno decide di coprirlo è ben possibile che non ne sia informata l'autorità politica».

Mi scusi ministro: è un modo di dire la stessa cosa.

«No. La mia era una risposta ipotetica ad una domanda ipotetica. Ammesso che la dinamica dell'incidente sia quella proposta dal servizio di *Tg Sette*, mi si chiede se è possibile che l'autorità politica non ne sappia niente. Ebbene io rispondo che questo può anche essere successo. Perché quando accade un evento del genere, quando si butta giù un aereo civile, anche per errore, indipendentemente dai responsabili, e se si decide - su questo non c'è ombra di dubbio - di coprire, di mentire, allora si cerca di tenere il segreto nel numero più ristretto di persone. E l'autorità politica non è affidabile ai fini del mantenimento del segreto».

Perché?

«Perché è la più assoggettata alle pressioni, nel parlamento, nelle assemblee nazionali. Que-

*Intervista al ministro del Tesoro che, durante il governo Craxi, si occupò personalmente del Dc-9 Itavia abbattuto. E' convinto che l'aereo sia stato colpito da un missile
"Ma bastano cinque persone per mantenere così a lungo un segreto tanto terribile"*

“Su Ustica, ecco la mia verità”

Parla Amato

**“C'è chi tace
da otto anni”**

“Non conosco i colpevoli, ma è certo che si tratta di uno dei paesi interessati alle manovre militari di quei giorni. Ed è altrettanto evidente che ogni Forza armata tende a non informare in casi simili neppure le autorità politiche”

il "giallo"
del Dc-9

Entro un mese i periti consegneranno al giudice Bucarelli il risultato di otto anni di lavoro: "Sarà solo una verità tecnica sulla sciagura di Ustica"

"Noi non potremo dirvi chi provocò la tragedia"

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Sesto piano della Procura della Repubblica a piazzale Clodio, stanza n. 533, sezione 14: è l'ufficio del giudice istruttore Vittorio Bucarelli, il magistrato cui sono state affidate le indagini per far completa luce sul disastro del Dc 9 Itavia, precipitato a largo di Ustica con 81 persone. Dopo le clamorose rivelazioni della trasmissione televisiva «Tg 1 sette» secondo le quali sarebbe stato un aereo italiano o della Nato ad abbattere il Dc 9, nell'ufficio del dott. Bucarelli si è notato, in questi giorni, un andirivieni di persone.

Giovedì mattina a colloquio con il magistrato è rimasto per circa un'ora il giornalista Enrico Massidda che ha curato il servizio televisivo su Ustica. Ieri, secondo indiscrezioni, il magistrato si sarebbe procurato le registrazioni del servizio stesso. Qualcuno, forse appartenente all'aeronautica militare e al ministero della Difesa, avrebbe sollecitato il magistrato a svolgere indagini sulle affermazioni fatte nel settimanale televisivo.

Il giudice Bucarelli, sempre chiuso nel suo ermetico riserbo, nulla ha voluto precisare su questa vicenda. Tuttavia negli ambienti giudiziari è circolata l'indiscrezione che il ritrovamento di un radio-bersaglio cui sarebbe stata cancellata la coccarda tricolore, annunciato nel servizio

televisivo, non troverebbe alcun riscontro negli atti processuali.

Il perito di parte civile, il comandante Plantulli Lambert ha dichiarato in un'intervista al «Messaggero» che «questa coccarda non l'ho mai vista». E ha aggiunto: «Ci sono dei resti di radio-bersagli fra i reperti dell'inchiesta, ma senza nessuna coccarda tricolore. Alcuni trovati a Licola, vicino Baia Domizia, come diceva appunto la trasmissione televisiva, ma quelli di Licola i carabinieri hanno riferito di averli trovati dieci giorni prima di Ustica, fra la cosiddetta spazzatura del mare».

Il comandante Plantulli Lambert ha inoltre precisato, riferendosi sempre al servizio televisivo, che a Ciampino non ci sono due radar militari ma uno solo con due video, uno grezzo che funziona con l'elaborazione di un computer, il secondo che fornisce la traccia non ancora elaborata. I diagrammi dei due video erano stati già oggetto di esami peritali nella prima fase delle indagini.

Ieri mattina, un carabiniere ha consegnato al giudice Bucarelli i verbali degli accertamenti che i carabinieri di Marsala avrebbero fatto nell'ambiente dell'aeronautica militare della base di Licola. Come è noto, il radar di Marsala mentre registrò l'esplosione del Dc 9 rimase «buio» per

oltre 4 minuti dopo il disastro. Questo breve periodo di tempo era molto importante per conoscere la verità sulla sciagura. In particolare si sarebbe potuto stabilire la rotta del presunto caccia che appare sui radar e da questa stabilire la base da dove era partito l'aereo.

Il giudice Bucarelli dovrà ora esaminare il materiale che gli è giunto per stabilire se ci siano notizie utili per le indagini. Dai rilevamenti radar di Ciampino e di Marsala, si notò che a fianco dell'aereo dell'Itavia c'erano due «ombre». Su una gli esperti hanno concordato che si trattava di un aereo da caccia mentre sull'«ombra» più piccola i pareri sono stati discordi.

Qualcuno ha sostenuto che poteva trattarsi di un «Mig» che ha dimensioni più piccole dei normali aerei da caccia, altri hanno sostenuto che poteva essere un «drone» cioè un velivolo bersaglio. Non è stata, neppure, esclusa la possibilità che fosse un normale aereo da caccia, rilevato dal radar mentre era di «punta» nei confronti degli impulsi radar.

Per quanto riguarda i rilevamenti radar fu disposta una perizia con la simulazione di quanto avvenne la sera del 27 giugno '80. Fu fatto decollare un Dc 9 alla stessa ora e con la stessa rotta di quello abbattuto e fu impiegato

anche un caccia. I periti hanno seguito l'esperimento attraverso il radar, ma, a quanto sembra, l'aeronautica militare non concesse il radar militare di Ciampino, così fu adoperato quello civile.

Comunque, i periti sono giunti al termine delle loro indagini e dovranno tirare le somme su tutte le perizie per rispondere ai quesiti disposti dal magistrato. Il collegio peritale è stato convocato per mercoledì mattina, la riunione dovrebbe avere un carattere organizzativo, cioè si dovranno stabilire i tempi e le formalità per concludere tutto il lavoro di questi 8 anni di indagini.

Dalle risposte dei periti che secondo il professore Massimo Blasi saranno consegnate entro un mese, sarà possibile avere un quadro più dettagliato sul disastro. Tuttavia è ormai accertato che è stato un missile ad abbattere il Dc 9. Il prof. Blasi, coordinatore del collegio peritale, dopo aver affermato che «siamo in grado di consegnare al giudice la verità tecnica sulla sciagura di Ustica», ha aggiunto: «possiamo dire il come, ma non il chi. Escludo che si possa dire chi ha causato l'incidente». Rimane, tuttavia, la speranza che il giudice Bucarelli abbia trovato o riesca a trovare un testimone che chiarisca completamente il «giallo» di Ustica.

□ la Repubblica
sabato 5 novembre 1988

E' un mistero il black out di quattro minuti I militari "non ricordano" e a Marsala resta aperto il "giallo del radar"

dal nostro inviato ATTILIO BOLZONI

MARSALA - L'ordine fu eseguito dall'ufficiale di turno poco dopo le 21 di quella sera di giugno. Nella sala operativa tutto era già pronto. L'esercitazione «Synadex» sarebbe scattata subito dopo la sostituzione dei nastri: estrarre la bobina che registrava il «traffico reale», inserire nel computer quella

della simulazione. E così fu. Negli stessi istanti che un DC-9 dell'Itavia con 81 passeggeri a bordo precipitava nel Mar Tirreno, al centro radar di Marsala si erano aperti i «giochi di guerra» a colpi di attacchi e contrattacchi aerei programmati sulla carta dai generali. Un'esercitazione come tante.

UN INNOCENTE war game che provocò soltanto un «piccolo disguido»: le sofisticate apparecchiature della stazione dell'Aeronautica per quattro minuti perse traccia di tutto ciò che accadeva nei cieli del Mediterraneo. Un mistero della tragedia di Ustica comincia qui. Il radar di Marsala non vide e non sentì nulla per 240 secondi, un black-out totale con uomini e macchine tutti impegnati nell'operazione «Synadex». Ma la sera del 27 giugno 1980, nel centro radar mimetizzato nella campagna tra Marsala e Trapani, qualcuno aveva il compito di registrare a mano il «traffico reale» nei quattro minuti di vuoto. Fu eseguito anche quest'ordine?

Chi indaga sul disastro del DC-9 è adesso alla caccia dei registri del «plotting», cioè della registrazione manuale di tutti i movimenti nello spazio aereo. L'ultima inchiesta giudiziaria è concentrata su altri due fronti: l'acquisizione degli ordini di servizio firmati tra il 20 giugno e il 20 luglio '80 e una nuova sfilza di interrogatori sui turni nella sala operativa.

I carabinieri hanno già ascoltato i primi ufficiali e sottufficiali del centro radar. Gli interrogatori saranno una quarantina. L'indagine del giudice istruttore Vittorio Bucarelli si incrocia con quella aperta dalla Procura della Repubblica di Marsala nella prima settimana del maggio scorso, dopo le rivelazioni di uno sconosciuto alla trasmissione televisiva «Telefono giallo». «Quella sera ero il ra-

darista di turno a Marsala, ho visto tutto, ma la mattina dopo il maresciallo ci disse di farci gli affari nostri», raccontò «in diretta» un uomo che si presentò come aviere in servizio alla stazione radar.

Un mitomane? Un tentativo di depistaggio? Una soffiata buona? L'inchiesta nata per caso riservò non poche sorprese a Giuseppe Salvo, il giovane sostituto procuratore di Marsala che una mattina di sei mesi fa invitò nella sua stanza il tenente colonnello Vincenzo De Angelis, il comandante del centro dell'Aeronautica. «Il mio obiettivo», spiega il sostituto Salvo, «era quello di acquisire un registro dei turni della sala operativa ma scoprii subito che non c'era alcun registro. Il turno, mi disse il colonnello De Angelis, era documentato però dagli ordini di servizio. Credevo allora di aver imboccato la strada buona per arrivare alla soluzione del problema e invece...».

E invece ecco quali furono gli sviluppi di un «caso» che ogni giorno diventò sempre più misterioso. È il giallo sugli uomini della sala operativa. Quando il magistrato chiede per la prima volta informazioni al colonnello De Angelis l'ufficiale mostra grande disponibilità e si presenta come un fulmine nella sua stanza. Prima sorpresa: il comandante comunica subito che non esiste alcun ordine di servizio sulle presenze nella sala operativa. È possibile, si chiede il sostituto procuratore Salvo? Il giudice va a dare un'oc-

chiata agli atti dell'inchiesta che il suo collega Bucarelli aveva affidato al nucleo di polizia giudiziaria di Marsala e fa una scoperta: su un foglio c'erano i nomi di alcuni militari, quattro o cinque, che la sera del 27 giugno 1980 si trovavano nella sala operativa del centro radar. Il giudice decide così di ascoltare un'altra volta il tenente colonnello dell'Aeronautica. De Angelis sostiene che quei nomi provengono dal comando della terza Regione Aerea di Bari. Il comando di Bari era dunque in possesso di una lista mentre al centro radar di Marsala non c'era nemmeno un ordine di servizio. Un particolare davvero strano.

Passa qualche altro giorno e il colonnello De Angelis entra ancora in Procura ma cambia versione: mi sbagliavo, dice in sostanza, la lista dei nomi è il risultato di una faticosissima indagine interna alla stazione radar. I militari presenti nella sala operativa da cinque o sei diventano improvvisamente una quindicina. Praticamente tutto il personale impegnato nella operazione «Synadex».

Il colonnello De Angelis (per onore di cronaca bisogna precisare che non era il comandante del centro nel 1980) sarà ascoltato dal magistrato altre quattro volte. Inutilmente. Ieri abbiamo tentato di parlare con l'ufficiale. Al centralino della stazione radar diverse voci davano tutte la stessa risposta: «Il comandante non c'è, è in missione».

Ma il giallo della sala operativa è solo un capitolo dell'intrigo di Marsala. Ricorda il sostituto procuratore Giuseppe Salvo: «Quella che abbiamo eseguito non fu una vera e propria perizia fonica ma un ascolto comparativo...». E cioè: la registrazione della voce dell'uomo che fece le rivelazioni al «Telefono giallo» fu fatta ascoltare decine di volte ad ufficiali, sottufficiali e avieri della stazione radar di Marsala. Risultato: nessuno conosceva quella voce, nessuno l'aveva mai sentita. Solo un ufficiale ebbe qualche dubbio e ammise che gli ricordava qualcuno. Era un mitomane l'uomo che fece la telefonata «in diretta» negli studi televisivi di Rai Tre? L'impressione del giudice Salvo: «No, non credo. Mi sembrava troppo informato su certi fatti». L'inchiesta della Procura della Repubblica di Marsala sulla stazione radar e sul black out di quattro minuti si è conclusa senza l'identificazione dell'«aviere». La nuova indagine ordinata dal giudice Vittorio Bucarelli non passa dalla magistratura marsalese ma solo dai carabinieri. «Gli interrogatori sono appena cominciati», spiegano gli investigatori, «ma non possiamo dire cosa vuole sapere esattamente il giudice». E intanto c'è qualcuno che «segue» da vicino le indagini chiedendo con molta discrezione informazioni qua e là. Non sono giudici e nemmeno periti della commissione d'inchiesta. Un altro piccolo mistero della strage di Ustica.

Perché non ci spiegano cosa "videro" i radar?

di GIANNI ROCCA

DA otto anni il paese attende la verità sul mistero del DC9 precipitato nelle acque di Ustica. Adesso sembra più vicina, almeno così si spera. Ci sono voluti però i tenaci e dolorosi sforzi dei parenti delle vittime e dei loro avvocati, nemmeno per un attimo rassegnati di fronte alla comoda versione della «fatalità» o di un attentato altrettanto improbabile. C'è voluta la determinazione del governo Craxi che autorizzò e finanziò le costose operazioni di recupero dei relitti da un fondale di oltre tremila metri. Ci sono voluti gli interventi di un nutrito gruppo di parlamentari presso il Capo

dello Stato, il quale con la sua alta autorità avallò la richiesta di indagini finalmente serie ed approfondite. C'è voluto un ostinato magistrato che ha ripreso dall'inizio l'inchiesta, per troppi anni languente e priva di sbocchi. E c'è voluta, infine, la vigile attenzione della stampa e delle televisioni italiane nell'ingrato compito di stimolatori della verità.

In tutti questi anni è mancato, invece, il concorso determinante, decisivo, delle autorità militari, le uniche istituzionalmente adatte a sollevare il velo dei troppi misteri.

OGGI i capi delle forze armate dicono di aver fatto per intero il loro dovere, di aver sempre collaborato alle indagini, di aver fornito l'apporto «tecnico» indispensabile per chiarire l'oscura vicenda. E proprio per questo gli alti gradi militari si dicono, oggi, in preda al «furore» in quanto ingiustamente messi sul banco degli accusati.

Ma le cose non stanno così. L'opinione pubblica si è finalmente allarmata perché ha preso coscienza dell'intera portata della tragedia di Ustica. Accertato, come ormai è ammesso da tutti, che fu un missile a colpire l'aereo, ci si chiede come mai a distanza di otto anni questo dato di fatto sia finalmente emerso. Perché non il giorno stesso della tragedia? O nelle giornate immediatamente successive? Chi ha tacuto e perché? Chi ha confuso le acque, sperando nel provvidenziale «generale tempo», che tutto lava e cancella (e negli abissi insondabili del Tirreno)?

Ecco gli interrogativi inquietanti che oggi si pone l'intero paese. È comprensibile l'irritazione e il malessere degli esponenti delle forze armate. Ma essi non possono sfuggire ad una elementare constatazione: se un missile vagava nell'area di Ustica com'è che la rete di protezione del cielo italiano nulla ha segnalato, nulla ha registrato? In che mani è dunque la difesa nazionale?

Può un oggetto «misterio-

so» percorrere i sentieri aerei senza che i comandi preposti sappiano? L'ipotesi non può e non deve essere accettata. Perché nel migliore dei casi ci troveremo di fronte ad un «buco nero» che di per sé solo squalificherebbe tutto il nostro apprestamento tecnico-militare. Di qui i sospetti: nessuno vuol credere ad una così palese prova di in-

competenza e di superficialità. Qualcosa, in quella tragica notte, i nostri radar debbono pur aver visto. È accettabile la tesi che, proprio nei minuti decisivi dell'attacco al DC9, «l'occhio» più vigile della nostra rete di rilevamento fosse temporaneamente fuori uso?

È inutile dire - come fa il ministro Zanone - che la Difesa si limita ad attendere l'esito dell'inchiesta della magistratura. È dalla Difesa che il paese attende la verità sulla tragedia: i radar segnarono un corpo «estraneo» nel cielo di Ustica o no? E se lo segnarono, a chi poteva appartenere? Il magistrato non potrà mai rispondere a queste domande senza un'irrefragabile documentazione. Che non può che provenire dall'Aeronautica italiana e dai «servizi» istituzionali dello Stato. E se nulla venne registrato o segnalato si abbia allora il coraggio di dire che la rete di avvistamento in quel momento non funzionò. Ma anche in quel caso si configurerebbe un «reato» militare, che tale è la mancata vigilanza o il pessimo funzionamento dei dispositivi di sicurezza.

L'ammiraglio Porta, capo di Stato maggiore della Difesa, ha parlato di «furori» a stento trattenibili negli alti quadri delle forze armate. C'è una sola via per uscire da una situazione indubbiamente critica e infida: dire la verità, e subito. Per amara che possa essere.

*Il titolare della Difesa ha ascoltato nuovamente
i vertici militari prima di stendere la relazione
Intanto litigano repubblicani, liberali e socialisti*

Tra polemiche e accuse oggi la verità di Zanone

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA - Oggi è il giorno della verità. La verità politica, non tanto tecnica e giudiziaria, sulla tragedia di Ustica. E alla vigilia di un consiglio dei ministri che tutti considerano importante, si ribadiscono le posizioni. Il grande protagonista dell'appuntamento è il ministro Zanone. Ieri il titolare della Difesa ha contattato per l'ultima volta i massimi vertici delle forze armate registrando le rispettive posizioni. Poi si è chiuso nel suo studio e ha redatto il rapporto. Nessuno sa cosa cosa contenga, ma le indiscrezioni affermano che non ci siano eclatanti novità. Almeno sul piano tecnico-giudiziario. Restano intatti ancora una serie di misteri, primo tra i quali il buco della registrazione radar di quei tragici momenti. Mistero che però a parere dello stesso Zanone in realtà non esiste. Vediamo perché. Fu proprio lui, il 24 giugno scorso, al termine di un Consiglio dei ministri dedicato anche alla tragedia del Dc 9 a chiarire alcune circostanze sulle quali si erano sviluppate molte polemiche. Tra queste c'era anche quella relativa al radar di Marsala. «La registrazione», si leggeva nella nota diffusa quel giorno, «è nelle mani del magistrato e comprende, diversamente da quanto è stato ripetutamente affermato, il momento della sciagura sino ai quattro minuti successivi». Un'affermazione che contrasta con la ricostruzione compiuta dal settimanale del Tg 1 e che ieri, a tarda

sera, il ministero della Difesa ha nuovamente diffuso. Il capitolo è però controverso. Anche Amato, rispondendo alla Camera alle numerose interpellanze sulla tragedia confermò: «La commissione d'inchiesta precisa che il buco di cui si parla comincia quattro minuti dopo l'incidente. Infatti, il nastro di Marsala che riguarda il momento dell'incidente fu sequestrato dal dottor Santacroce ed è agli atti dell'istruttoria. Se cambiamento del nastro c'è stato, questo è avvenuto solo quattro minuti dopo l'incidente». E poi più avanti: «Questo ci è stato riferito, per cui il nastro che è nelle mani dell'autorità giudiziaria copre il periodo dell'incidente ed è quello che racconta Marsala. Ma Marsala - riferisce ancora Amato - non vide niente. Così come non vide nulla Licola. Le ragioni possono essere diverse. Marsala è molto vicina, però rispetto alla zona dell'incidente, si trova monte Erice davanti a sé ed è in grado di cogliere, in quella fascia di cielo, soltanto ciò che si muove sopra i 15 mila piedi».

Il ministro Zanone oggi probabilmente riproporrà le tesi che già sostenne sei mesi fa. Con quel supplemento di indagini sollecitato dal presidente del Consiglio De Mita. Nell'attesa il Pri alza il tono della polemica. In un corsivo che appare sul quotidiano del partito, il segretario repubblicano La Malfa finisce per sollevare una questione istituzionale. «Continuare

ad affermare o a insinuare un coinvolgimento dell'Aeronautica militare nel caso del Dc 9 di Ustica non significa cercare di giungere alla verità magari sfondando un muro di reticenza. Significa invece accusare una forza armata e i suoi capi di mentire consapevolmente al governo e al paese. Il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica non può certo ignorare che se sarebbe stato grave nascondere la verità di coinvolgimento della Forza aerea italiana otto anni fa, sarebbe non grave ma gravissimo continuare a farlo oggi. Le critiche del Pri sono rivolte anche ai liberali, accusati di volere sulla vicenda un'inchiesta parlamentare. «Avendo un suo esponente affidata la responsabilità del Dicastero della Difesa», sostiene La Malfa, «il Pli dovrebbe accompagnare quella richiesta con il ritiro della fiducia a un governo che evidentemente non è capace di svolgere i propri compiti». Immediata la replica dei liberali. In una nota il segretario del partito Renato Altissimo spiega: «Proprio per la realtà e la fiducia che nutriamo nei confronti delle Forze armate abbiamo chiesto una commissione parlamentare che fughi ogni dubbio, ogni illazione, ogni posizione».

Reagisce anche il ministro del Tesoro Amato accusato dai repubblicani di «continuare a puntare il dito su pretese menzogne delle forze armate». Replica Amato: «Trovo inammissibile che La

Voce repubblicana continui ad attribuirmi una dichiarazione che non ho mai fatto e che quindi non ho successivamente corretto ma ho successivamente smentito semplicemente perché non l'avevo mai fatta. Regole elementari di civiltà dovrebbero precludere nel dibattito politico l'uso reiterato della menzogna».

Rompe il silenzio anche il segretario del Psi. Con una lunga dichiarazione che suona come un nuovo affondo proprio ai repubblicani. «L'onorevole Amato, sottosegretario alla presidenza del Consiglio», sostiene Craxi, «nell'agosto del 1986 prese contatti con l'ufficio istruzione del tribunale di Roma, nella convinzione che per andare avanti la cosa più utile fosse collaborare direttamente con il suo lavoro. Fu sbloccata perciò la questione dei fondi per il recupero del relitto, ferma da quando un disegno di legge di stanziamento proposto anni addietro dal ministro dei Trasporti, si era arenato alla presidenza del Consiglio, (all'epoca retta da Spadolini, ndr) alla fine dell'82, per una dichiarata mancanza di fondi. Furono trovati i soldi senza ricorrere alla legge e fu consentito così al giudice di procedere sulla strada che sta portando alle prove e alle conferme di questi giorni». Per Craxi non ci sono dubbi: «Se risulterà definitivamente accertato che si è trattato di un missile, risulterà, per necessità, ristretta la cerchia dei possibili responsabili».

Lunga, tempestosa riunione del Consiglio dei ministri sul giallo di Ustica. La relazione del ministro della Difesa: "Escludo qualsiasi responsabilità delle Forze Armate". E ora si tornerà a battere la pista estera. Formica lascia Palazzo Chigi: "Non mi fate parlare"

De Mita vara una supercommissione

Ma Zanone assolve i caccia italiani

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA - È un giallo internazionale. Un mistero che varca i confini del nostro paese. Una tragedia densa di omissioni e di deprezzaggi ma che assolve le Forze armate italiane. Qualcuno sa: conosce i responsabili, le cause, l'esatta dinamica di quel che accadde la sera del 27 giugno 1980 nei cieli di Ustica. Ma i sospetti, adesso, si spostano verso altre terre, altre nazioni. La pista, quella attendibile, è all'estero. Il ministro Zanone ne è convinto. Giura sulla lealtà dei vertici delle nostre Forze armate e difende a spada tratta l'attendibilità delle loro dichiarazioni. Con Ustica, con la tragedia del Dc 9 dell'Itavia non c'entrano. Ma non può garantire sugli altri paesi interessati all'area del Mediterraneo. Così, all'apice di una rovente polemica che ha incrinato i rapporti tra autorità militari e autorità politiche, porta il caso in Consiglio dei ministri e chiede un'iniziativa del governo. Il presidente De Mita va oltre e prende una decisione clamorosa. Inedita. Un segnale e politico senza precedenti: sul giallo di Ustica indagherà una commissione governativa alle dirette dipendenze di Palazzo Chigi.

L'annuncio giunge al termine di una mattinata agitata e convulsa. Da una settimana la sciagura del Dc 9 dell'Itavia è sulle pagine di tutti i giornali. Le Forze Armate sono nel mirino: sono accusate di aver coperto cause e responsabilità nella tragedia. L'appuntamento è fissato per mezzogiorno. La riunione si prolunga più del solito. Tensioni, divisioni, ancora polemiche? La folla di giornalisti, stretta tra le transenne di corda, scava alla ricerca di indiscrezioni. Alle 13 e 40 esce il ministro Formica. Era titolare dei

Trasporti all'epoca della sciagura. Annuncia: «Abbiamo iniziato a parlare di Ustica». È tesissimo. La riunione è stata tempestosa. Alle 14 e 55 arriva Ferri che rivela: «Verrà istituita una commissione governativa che indagherà sulla tragedia di Ustica». Una sconfessione per Zanone? De Mita avoca a sé l'inchiesta? L'attesa continua. Le notizie si accavallano: il Cesis sollecita un'inchiesta governativa sulla pubblicazione di documenti riservati. Alle 15 e 10 esce il ministro Gava. Sogghigna. Si defila: «Adesso arriva Zanone».

E Zanone, teso, scuro in volto, arriva finalmente alle 15 e 25. Raduna giornalisti e fotografi nella saletta delle conferenze stampa e con voce grave riassume il comunicato: «Ho fornito al Consiglio dei ministri le informazioni raccolte in questi giorni sulle diverse ipotesi diffuse dai mezzi di informazione sulla causa del disastro di Ustica. Gli elementi che ho fornito concernono i radar, l'attività del poligono di Salto di Quirra, le attività di volo, l'utilizzazione di missili e di radiobersagli». Quindi ribadisce, scendendo con forza le parole: «Dai dati che ho raccolto risulta che le Forze

armate italiane non possono aver causato il disastro di Ustica. Ho piena fiducia nelle Forze armate che in questo caso, come sempre, mi hanno dato la più leale collaborazione e hanno dato prova di una dedizione al proprio dovere. La lealtà delle Forze armate è fuori discussione e comprende il dovere di fornire ogni possibile concorso all'azione della giustizia». Infine, la decisione: «Ho perciò proposto al presidente del Consiglio di attivare una nuova indagine che, senza interferire sull'istruttoria in corso, sia specificatamente diretta ad esaminare, coordinare e valutare tutti gli elementi raccolti dal ministero della Difesa e da altre amministrazioni alla luce di un completo quadro dei dati raccolti e ulteriormente acquisibili in campo internazionale».

È questo il passo più importante e significativo della nota. Perché spiega la decisione di investire lo stesso De Mita. La commissione d'inchiesta sarà presieduta da un alto magistrato di grande prestigio morale. Un giurista, insomma, al di sopra di ogni sospetto. Verrà nominato nei prossimi giorni su decreto del presidente del Consiglio insieme

Il capo del governo ha però censurato le proteste dei militari. Il nuovo organismo agirà ai massimi livelli. Il titolare della Difesa ricevuto da Cossiga. Oggi la relazione alla Camera

ai vari membri. E la Difesa approverà. Si allungano i tempi delle indagini? Zanone, anche su questo, è stato preciso: «Al contrario. La commissione si muoverà senza intralciare il lavoro di Bucarelli». E soprattutto avrà più ampio margine di manovra. È indubbio infatti che De Mita, come presidente del Consiglio e quindi capo di un governo, potrà attingere e ottenere informazioni diverse da quelle finora raccolte dai vari ministri e dalla stessa magistratura ordinaria. Si pensa soprattutto all'estero. Se le posizioni espresse dalle varie autorità contattate a livello diplomatico o dai servizi sono ancorate ad una totale estraneità, ora le richieste avranno un peso maggiore. Come le omissioni o le bugie. Il rapporto sarà tra Stato e Stato e forse qualche elemento nuovo prima o poi arriverà.

Il Dc 9 è caduto perché colpito da un ordigno. Probabilmente un missile. Qualcuno lo ha lanciato. Ma chi, se il governo, nella sua collegialità esclude un coinvolgimento delle nostre forze armate? La domanda non trova ancora una risposta. E allora? Zanone non è sceso nei particolari della sua relazione. Ha solo detto di

aver controllato e riferito sui missili, sui libretti dei piloti, sui registri. Indagini accurate che portano ad escludere un pur minimo coinvolgimento delle nostre Forze armate. E sul radar di Marsala? Esiste il buco dei nastri? Quanti minuti sono? «Le tracce registrate da Marsala», risponde il ministro della Difesa, «vanno dal momento della tragedia a quattro minuti successivi come ha sempre sostenuto la commissione Luzzatti». E l'ordine di servizio sul personale presente quella sera? Zanone perde la pazienza. «È ora che si smetta di accusare l'aeronautica. Sono accuse ingiuste, ne abbiamo ascoltate fin troppe». Zanone lascia Palazzo Chigi. Andrà a riferire al presidente Cossiga. È ancora scuro in volto. Le polemiche non sono affatto sopite. Soprattutto con socialisti e repubblicani. La riunione è stata tesa e a tratti drammatica. Formica ha abbandonato il vertice perché De Mita non lo ha lasciato parlare. Voleva replicare alle proteste dei ministri repubblicani Battaglia e Mammi che chiedevano solidarietà verso le Forze Armate. De Mita li ha accontentati ma ha censurato la veemente conferenza stampa dell'ammiraglio Porta. «Una protesta inammissibile». Formica ha chiesto di parlare. Il presidente ha tagliato corto per evitare nuove discussioni. E il ministro del Lavoro ha sbattuto la porta, inutilmente trattenuto da altri colleghi. Oggi Zanone riferirà anche alla Camera. Ma si annuncia battaglia. Pochi si accontentano di una «verità di comodo». C'è un coro di consensi sulla decisione di De Mita. Ma Craxi ha ancora dei dubbi: «Mi sembra strano che si sia potuto tenere un simile segreto per tanti anni».

la Repubblica
giovedì 10 novembre 1988

Traferito in Germania un ufficiale che era a Marsala? Il collegio dei periti annuncia "A Natale sapremo la verità"

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Entro il mese di dicembre il collegio peritale, nominato dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, consegnerà la perizia definitiva sulla strage di Ustica. Il collegio formato dai professori Massimo Blasi, Raffaele Cerra, Ennio Imblimbo, Leonardo Lecce, Mariano Migliaccio e Carlo Romano ha discusso, ieri, un piano organizzativo per completare gli esami peritali ordinati dal magistrato romano.

Al termine della riunione, il collegio peritale,

in seguito alle notizie diffuse nei giorni scorsi, circa le cause dell'abbattimento del Dc 9 Itavia ha emesso un comunicato. «Sulla base delle indagini svolte», si legge nel documento dei periti, «l'ipotesi di fonte giornalistica recentemente diffusa dai mezzi di informazione che il disastro aviatorio sia stato causato dalla intercettazione di un missile lanciato contro un radio bersaglio deve essere considerata soltanto una delle ipotesi possibili».

«IL COLLEGIO», prosegue il comunicato, «dichiara pertanto che qualunque anticipazione sui risultati conclusivi delle indagini è da considerarsi inopportuna. Nel comunicato, infine viene precisato che «l'aeronautica militare italiana ha sempre assicurato e continua ad assicurare la massima disponibilità e collaborazione».

In merito alle affermazioni fatte dal «Tg 1 sette» secondo le quali il missile sarebbe stato lanciato da un caccia della Nato o italiano è intervenuta ufficiosamente l'aeronautica militare. In una nota si precisa che le esercitazioni con lancio di bersagli si devono svolgere nelle migliori condizioni di luce per permettere ai cinetematisti di «agganciare» otticamente bersaglio e missile e cinematografare ad altissima velocità i loro movimenti. Le attività di esercitazione con bersagli cessano verso le ore 17-17,30. Il giorno del disastro di Ustica le esercitazioni si conclusero, al poligono di Salto di Quirra, in mattinata mentre il Dc 9 fu abbattuto alle 19,58 orasolare.

Inoltre si precisa che il bersaglio citato dal Tg 1 ha un'autonomia di volo di 15 minuti, una volta sganciato dall'aereo che lo porta

in quota. La sua rotta viene programmata e non può essere modificata durante il volo. Il bersaglio non è recuperabile e si distrugge alla fine del volo o in caso di grave avaria.

Il clima di omertà, di inadempienze e di errori commessi nello svolgimento delle indagini è stato ribadito in una dichiarazione dell'on. Filippo Caria, presidente dei deputati socialdemocratici. Secondo l'on. Caria «la rabbia dei generali non serve».

Oltre la ridda di ipotesi che da più parti vengono avanzate sulla sciagura di Ustica ci sono anche indiscrezioni inquietanti su strani episodi che si verificherebbero nel quadro delle indagini. Ad esempio è circolata negli ambienti giudiziari romani la notizia che un ufficiale dell'aeronautica di stanza al radar di Marsala sarebbe stato recentemente trasferito in Germania. Dovrebbe trattarsi dell'ufficiale (Ballini?) che interrogato dal magistrato di Marsala

sulla conversazione telefonica fatta durante la trasmissione televisiva «Telefono giallo», affermò che l'anonimo telefonista poteva essere un aviere che prestava servizio al radar, la notte del 27 giugno 1980, quando fu abbattuto il Dc 9 Itavia. In quella conversazione telefonica il presunto aviere che non volle dire il suo nome, affermò che quanto avvenne nel cielo di Ustica fu regolarmente ripreso dal radar ma qualcuno avrebbe fatto sparire le registra-

zioni complete. Quali sono state le cause di questo trasferimento in Germania?

Un'altra lacuna nelle indagini da parte del governo e della magistratura riguarda la ricerca del ruolo che hanno svolto i servizi segreti. Qualcuno sostiene che sarebbe stato improntato ad occultare le prove e a depistare le indagini. C'è da ricordare che all'epoca dell'abbattimento del Dc 9 Itavia ai vertici dei servizi segreti c'erano persone legate alla P2 di Licio Gelli. A capo del Sids, dal 1977 al luglio 1981 c'era Grassini mentre il Sismi era diretto dal gennaio 1978 all'agosto 1981 dal generale Santovito. Il Cesis, organo preposto al coordinamento fra il Sismi e il Sids, dal maggio 1978 al luglio 1981 ebbe come capo il prefetto Pelosi, anche lui come Grassini e Santovito aderente alla P2. Preoccupante era anche il quadro della penetrazione della P2 nelle forze armate. Alla «loggia segreta» sono risultati iscritti 52 ufficiali dei carabinieri, 50 dell'esercito, 37 della guardia di finanza, 29 della marina, 9 dell'aeronautica, 6 della pubblica sicurezza.

Anche il capo di stato maggiore della Difesa, all'epoca del disastro di Ustica, l'ammiraglio Torrisi, risultò iscritto alla P2.

Il segretario della Nato, Manfred Woerner, parla della tragedia dell'80 e ammette: "I contatti col vostro governo sono stati sempre parziali"

"Mai nessuno ci chiese notizie su quel disastro"

di VLADIMIRO ODINZOV

ROMA - «Posso solo confermare che nel periodo tra il 16 maggio e il 27 settembre 1980 non vi sono state manovre militari della Nato nell'area interessata all'incidente di Ustica», ha dichiarato ieri Manfred Woerner, ex ministro della Difesa tedesco e, dal luglio scorso, nuovo segretario generale dell'Alleanza Atlantica.

In una conferenza stampa al termine dei colloqui che ha avuto a Roma con il presidente della repubblica Cossiga, col presidente del Consiglio De Mita, con il ministro degli Esteri Andreotti, e con quello della Difesa Zanone e con il presidente del Senato Spadolini, Woerner ha dovuto ricorrere più volte alle sue indubbie qualità di diplomatico per rispondere alle domande che gli si sono rovesciate addosso riguardanti il disastro dell'aviogetto dell'Itavia, preoccupandosi di separare le responsabilità della Nato da quelle di singoli paesi appartenenti all'Alleanza.

«Condivido profondamente i sentimenti per le vittime, abbiamo interesse a sapere come sia successo e ne ho parlato con le autorità italiane con le quali mi sono intrattenuto», ha detto.

In sostanza il segretario generale ha ripetutamente insistito sul fatto che se l'aereo è stato abbattuto da un missile l'ordine non è stato assolutamente lanciato da un'unità impegnata in manovre coordinate e dipendenti dal comando

militare della Nato, ma al tempo stesso non ha escluso che qualche altro, o più paesi alleati, fossero impegnati in esercitazioni nel periodo interessato. «Anche se non c'erano manovre Nato», ha detto, «un incidente era possibile».

Ma, che lei sappia, in quel periodo un altro paese, ad esempio gli Usa, potrebbero essere stati impegnati in qualche manovra nel Mediterraneo? Woerner non si è scomposto.

«Come segretario generale», ha ripetuto, «posso parlare e fornire risposte solo a nome della Nato, non posso rispondere di singole nazioni sovrane e indipendenti. Posso aggiungere che faremo tutto il possibile per contribuire alle indagini».

E sul buco nel controllo ra-

dar relativo al momento dell'incidente, gli è stato chiesto, è possibile che qualche altro paese abbia registrato l'abbattimento dell'aviogetto e possa fornire delle informazioni?

Woerner non ha deviato dalla sua linea.

«Non posso parlare per altri paesi. Se richiesti forniremo tutta l'assistenza necessaria, non intendiamo nascondere nulla. Personalmente non posso sapere nulla fino alla conclusione delle indagini, non posso interferire nella vostra inchiesta».

Se richiesti, interessati, interpellati. Ma signor segretario, l'Italia vi ha chiesto o no aiuto e cooperazione per chiarire le circostanze ed accertare eventualmente le responsabi-

lità di un incidente avvenuto otto anni fa?

Woerner è rimasto freddo e imperturbabile, non ha risposto in modo diretto, ma le sue parole hanno lasciato di stuco.

«L'Italia ha nominato una commissione d'inchiesta solo l'altro giorno e, di conseguenza, prima non era possibile fare domande. Quando ci saranno richieste da parte di questa commissione noi risponderemo, faremo qualsiasi cosa per aiutare le vostre autorità. Tutto sarà fatto per accertare e arrivare alla verità». Ed è stata una implicita confessione che, almeno sul piano ufficiale delle indagini, il governo italiano si era messo in contatto con Bruxelles o con Mons dove ha sede il quartier generale dell'Alleanza

atlantica solo in via indiretta e quanto mai parziale.

Il segretario generale della Nato ha infatti confermato che «vi sono stati dei contatti», ma è sembrato di capire che queste comunicazioni si sono svolte attraverso i canali militari, in modo riservato e coperte - appunto - dal segreto militare. In proposito Woerner ha affermato testualmente che c'era stata sul caso Ustica «una qualche forma di indagine dell'Alleanza atlantica», ma si è rifiutato di spiegare chi ha fatto questa indagine e soprattutto a quali conclusioni essa era arrivata.

«Non posso interferire nelle vostre indagini», ha ripetuto affrettandosi a concludere la sua conferenza stampa quasi per tagliare corto a delle domande

che, nella loro insistenza, rischiavano di diventare imbarazzanti anche per un diplomatico come Woerner.

Non va dimenticato che per lunghi anni Woerner è stato ministro della Difesa della Germania federale, responsabile pertanto dell'attività di tutte le forze armate tedesche e di quelle unità aeree federali che si addestrano in continuazione nelle basi della Sardegna, al poligono di tiro missilistico di Decimomannu e a Perdasdefogu.

E' dunque abbastanza logico presumere che quel 27 giugno dell'80 il segretario generale della Nato si fosse immediatamente preoccupato di controllare se nelle ore dell'incidente un aviogetto della Rf fosse impegnato in qualche esercitazione.

Il caso Ustica ha fatto passare in secondo piano ogni altro tema discusso da Woerner nei suoi incontri romani riguardanti le prospettive dell'Alleanza, i prossimi negoziati sulla riduzione degli armamenti convenzionali, i rapporti Est-Ovest e il ruolo che svolge l'Italia nella Nato («importante e insostituibile che comporta anche costi politici com'è dimostrato dall'accettazione degli aviogetti americani che dovranno lasciare la Spagna», ha detto).

Woerner - «un uomo giusto al posto giusto», lo ha definito Andreotti - si è detto soddisfatto di questi colloqui e dell'appoggio che «in buona misura» gli è stato manifestato dall'Italia su molte questioni.

Alla base ripetono che quel giorno non c'era nessuna esercitazione in corso Da Napoli il solito "no comment"

NAPOLI - «No, noi non abbiamo nessuna opinione in merito al cosiddetto giallo di Ustica. Né opinioni, né, tanto meno informazioni...».

L'ammiraglio Bukanan Bussey, la più alta autorità Nato del quartier generale della regione Sud Europa che ha sede a Napoli, del comando delle forze alleate è pressoché inavvicinabile. Per lui dopo una breve consultazione telefonica parla un portavoce, un ufficiale dell'Aeronautica militare

italiana. Poche scarse parole che infittiscono ancora di più il mistero. La sera del 27 giugno di otto anni fa quel missile che abbatté, come in un tragico war game il DC-9 dell'Itavia che stava solcando i cieli della Sicilia, non avrebbe stato registrato, dunque, nemmeno dai sofisticati sistemi radar delle forze alleate.

Negli uffici della sede di Bagnoli c'è solo chi è disposto a ripetere quello che è stato già detto in altre occasioni.

Che poi in buona sostanza è questo: «Dal 16 maggio al 27 settembre dell'80 non ci sono state esercitazioni Nato di alcun tipo nel bacino del Mediterraneo...». Come dire, insomma, siamo completamente estranei a questa vicenda. Qualcuno si spinge oltre e spiega l'ovvio. Dice infatti: «I missili sono a bordo delle nostre navi solo in occasione di guerre, che per fortuna non ci sono, o di esercitazioni, che non ci sono state in quel periodo».

Il capo di Stato maggiore della Difesa Porta è d'accordo con Palazzo Chigi

'A noi va bene la supercommissione'

"Siamo i primi ad essere interessati alla ricerca della verità", ha detto l'ammiraglio a Firenze, "e siamo pronti a offrire la nostra collaborazione". "Nessun contrasto con le autorità politiche". Rilievi alla trasmissione di Tg Sette

nostro servizio

FIRENZE - «L'iniziativa di De Mita non è giusta, è giustissima: noi siamo i primi ad essere interessati alla ricerca della verità e offriamo la massima collaborazione. Le Forze Armate in questo momento non si sentono isolate, né esiste alcun dissidio tra militari e politici». Il giorno dopo la decisione di nominare una commissione governativa sulla tragedia del Dc 9 di Ustica, anche il capo di Stato Maggiore della Difesa stempera la tensione, lodando il gesto del presidente del Consiglio.

L'occasione si è presentata ieri mattina a Firenze a margine della cerimonia per l'inaugurazione dell'anno accademico delle scuole di guerra. Dopo aver ribadito che la linea di condotta dei militari sulla vicenda è quella del rispetto del segreto istruttorio e dell'operato dei periti, l'ammiraglio Mario Porta ha rilevato che «misteriosamente ora tutti parlano, tranne coloro che, essendo esperti, dovrebbero parlare». Difendendo la lealtà delle Forze Armate, l'alto ufficiale ha aggiunto: «Noi siamo apertissimi alle critiche, poiché tutti devono rendere conto del loro operato, ma non



L'ammiraglio Porta

si possono sparare sentenze senza avere nessuna competenza».

Porta ha parlato anche della commissione governativa. La ritiene «giustissima, dato che ogni possibilità, ogni occasione per accertare quel che è accaduto deve essere presa. Per questo abbiamo piena fiducia». Non sono

però mancate piccole frecciate al servizio trasmesso dal settimanale televisivo *Tg Sette*. «Se nella seconda parte», ha sostenuto il capo di Stato Maggiore della Difesa, «viene giustamente esercitato il diritto di critica, la prima mi è sembrata realizzata da un inesperto in materia. Conteneva certezze e accuse precise

e rivelazioni che tali non erano. Di fronte a questa impostazione ho atteso tre giorni prima di pronunciarmi per vedere se qualcun altro parlava. Poi ho ritenuto di fare le mie considerazioni».

E a proposito del suo discusso intervento alla cerimonia di Pozzuoli, l'ammiraglio Porta ha tenuto a precisare di essere stato frainteso. «Le frasi che mi sono state attribuite dalla stampa sono state estrapolate da un contesto più ampio e più chiaro: noi non vogliamo fare delle polemiche, né interferire. Ma non possiamo star zitti e vedere che vengono spacciate per certezze cose che sono tecnicamente inammissibili».

A conclusione del suo intervento, in gran parte dedicato alle recenti polemiche sul giallo del Dc 9 dell'Itavia, il capo di Stato Maggiore della Difesa ha definito «una balla» l'affermazione secondo la quale le Forze Armate in questo momento vivrebbero una condizione di isolamento. «Al contrario», ha sostenuto Porta, «in questo momento siamo in piena sintonia con il ministro Zanone e gli rinnoviamo la nostra piena volontà di collaborazione».

ROMA - E' questione di ore. Le consultazioni tra Palazzo Chigi e Palazzo Baracchini sono già iniziate. Si cercano i primi nomi, si sondano i possibili candidati. L'obiettivo è stringere i tempi per dare corpo alla supercommissione che indagherà su Ustica alle dirette dipendenze della Presidenza del Consiglio. De Mita, nei prossimi giorni, firmerà il provvedimento che darà vita all'organismo. Poi, una volta scelti i personaggi che ne faranno parte, si definiranno i compiti tecnici e giuridici che verranno affidati alla commissione. Sarà presieduta da un alto magistrato, al di sopra di ogni sospetto e di grande prestigio. I membri saranno selezionati tra ex militari e tecnici particolarmente esperti nel settore missilistico e elettronico. La struttura, comunque, non sarà imponente e dovrà chiudere l'inchiesta entro i primi giorni del prossimo anno. Le conclusioni alle quali giungerà saranno comunicate al pres-

Tra i nuovi saggi un alto magistrato e alcuni ex militari

dente del Consiglio che a sua volta le girerà al giudice Bucarelli. L'unico precedente risale agli anni del governo Forlani: l'allora presidente del Consiglio nominò tre saggi per pronunciarsi sulle liste della P2.

La decisione di De Mita ha comunque allentato la tensione. Oltre a mettere un punto fermo assolvendo le nostre Forze armate e indicando quindi una pista internazionale, ha dato fiato alle speranze di trovare in tempi brevi la verità su questo incredibile e contro-

verno giallo.

Anche ieri sono proseguiti i commenti e le dichiarazioni. Ma i toni sono decisamente diversi. «E' un errore», ha sostenuto il presidente del Senato Spadolini, «mettere in discussione il rapporto tra potere politico e potere militare. In Italia i militari sono sempre stati rispettosi del potere civile». Critico invece il presidente dei senatori comunisti, Ugo Pecchioli. In un articolo che appare oggi su *L'Unità* sottolinea che «dopo anni di silenzio, reticenze, interferenze e anche bugie, il governo è stato costretto a ricercare la verità». Se le Forze armate vengono assolte - sostiene l'esponente del Pci - tutto questo solleva una serie di interrogativi. Primo tra i quali che «consentiamo ai paesi stranieri, sebbene della Nato, di agire indisturbati nei nostri cieli». I liberali applaudono all'iniziativa del governo e criticano chi ha sollevato sospetti ingiustificati.

Il ministro Zanone scagiona ancora le forze armate: "Nessun aereo militare italiano era in volo quel giorno a quell'ora". Implicata una potenza straniera? "Non risulta" I relitti del radiobersaglio consegnati con sette anni di ritardo. Il "buco" nella registrazione

"Su Ustica indaghi la Camera"

Liberale e Psdi si dissociano dalle decisioni del governo

di SEBASTIANO MESSINA

ROMA - Il governo faccia pure una sua inchiesta, se crede, ma la Camera vuole indagare per conto suo sui misteri del disastro di Ustica. Vuole scoprire chi sono, se ci sono, i politici e i militari che in questi otto anni hanno impedito di sapere come il Dc9 Itavia si inabissò con le sue 81 vittime. Questa è l'aria che tira a Montecitorio, questo hanno detto ieri al ministro Zanone non solo le solite opposizioni - comunisti, radicali, indipendenti di sinistra, demoproletari e verdi - ma anche, a sorpresa, due gruppi di maggioranza come i socialdemocratici e gli stessi liberali, il partito del ministro della Difesa.

In un'aula meno affollata delle tribune, Valerio Zanone è arrivato ieri pomeriggio per rispondere alle interrogazioni piovute sul governo dopo la clamorosa ricostruzione di «Tg1-Sette». Solo, sul banco dei ministri - c'erano due sottosegretari, ma nella fila davanti a lui - il titolare della Difesa non ha fatto nessuna rivelazione, alla cinquantina di deputati venuti ad ascoltarlo. Il ministro liberale ha confermato che «da tutte le notizie in possesso del ministero della Difesa risulta che le Forze armate italiane non possono aver causato il disastro di Ustica».

Respingendo implicitamente la ricostruzione televisiva, Zanone ha escluso che dal poligono di Salto di Quirra sia stato lanciato,

la sera della sciagura, «alcun radiobersaglio appartenente all'Aeronautica, nell'arco di tempo tra le 20 e le 21». Ha assicurato che «nessun velivolo aerotattico dell'Aeronautica militare era in volo nel giorno e nell'ora dell'incidente». C'erano, sì, in volo quattro aerei con le insegne militari, ma si trattava di «velivoli da trasporto», nessuno dei quali «era ovviamente in grado di lanciare missili».

Quanto alla tesi che oggi acquista sempre più consistenza, e cioè che a lanciare il missile fatale sia stato un aereo, o una nave, di una potenza militare straniera, il ministro ha risposto con cautela. Non ha detto un «no», ha detto «non risulta». «Non risulta che nella zona e nell'ora dell'incidente fosse in corso alcuna esercitazione aerea, navale, terrestre o in-

terforze nazionale o Nato».

Su uno dei più inquietanti misteri dell'inchiesta, il «buco» nella registrazione del radar militare di Marsala, il ministro ha aggiunto un altro tassello al mosaico del mistero: non si potrà risalire ai militari che quella sera erano davanti al radar, perché l'ordine di servizio che regolava i turni «non è stato più rinvenuto».

Il senso complessivo delle risposte di Zanone è che, se qualcuno allora copri qualcosa, i vertici militari di oggi non ne sanno nulla e non possono esserne accusati: la sua «fondata persuasione» è che da quando lui è al ministero «i vertici militari hanno corrisposto con assoluta lealtà, piena collaborazione e completa dedizione al proprio dovere».

«Ci aspettavamo, per essere

buoni, qualcosa di più» gli ha replicato il comunista Gasparotto. Al Pci non piace affatto l'idea dell'indagine governativa. «avviata forse col sottile calcolo politico di scaricare la giusta rabbia che sale dal Paese verso qualche alleato della Nato». Vuole una commissione parlamentare d'inchiesta, che con i poteri della magistratura «in tre-quattro mesi accerti lo svolgersi dei fatti e le specifiche responsabilità».

Indaghi il Parlamento: su questa proposta si è formato subito un largo consenso. «Dopo tante reticenze - ha spiegato il radicale Rutelli - il governo non è credibile: i responsabili vanno chiamati a rispondere e a pagare per ciò che hanno fatto e anche per ciò che non hanno fatto in questi 8 anni!». «O si è di fronte a gravissime omis-

sioni - ha aggiunto il demoproletario Ronchi - oppure si tratta di un deliberato depistaggio da parte delle forze armate».

Ma l'intervento più duro col governo è stato quello del capogruppo della Sinistra Indipendente, Rodotà. «Noi siamo stanchi - ha detto - di ministri che fanno il gioco dei reciproci sospetti. L'onorevole Formica, che oggi accusa, ma perché non chiede al suo compagno di partito Lagorio, allora ministro della Difesa, cosa fece quando seppe che era stato un missile ad abbattere l'aereo? Ora lei, signor ministro, ci dice che l'ordine di servizio della base radar è sparito, come un qualsiasi pezzo di carta abbandonato sulla scrivania di un privato cittadino e gettato via dalla donna delle pulizie. Altro che piena collaborazione. Qui

c'è stato l'occultamento di documenti che sono scomparsi, e noi vogliamo sapere per negligenza di chi!».

Difeso solo dal dc Caccia e dal socialista Piro, il governo è stato più o meno velatamente contestato anche dai tre partiti laici. Il repubblicano Gunnella avrebbe voluto «che fosse esclusa con più chiarezza, fermezza e decisione ogni responsabilità dell'Aeronautica italiana» (invocando poi il perseguimento di quei giornali e di quelle tv «che tentano di mettere in crisi la Repubblica gettando un grave sospetto sull'autorità politica e sulle forze armate»). Ma nella direzione opposta sono andati Psdi e Pli: «Noi - ha detto il socialdemocratico Caria - qualche osservazione dobbiamo pur farla, visto che ci sono quegli 81 morti, e non ci soddisfa la commissione ministeriale. Deve essere il Parlamento a fare chiarezza». E il liberale Battistuzzi: «Questa brutta faccenda rimane buia per un diffuso senso di fuga dalle responsabilità. La posizione liberale è e rimane a favore di una commissione parlamentare d'inchiesta».

Trattandosi di una seduta dedicata alle interrogazioni, ieri nessuna decisione era possibile. Ma presto, prevedibilmente, la Camera sarà chiamata a decidere sulla commissione sollecitata da metà - e forse più - del Parlamento.

Piccio interrogato ieri per tre ore a Venezia dal giudice Mastelloni

Dall' "Argo 16" a Ustica i segreti di un generale

Resta in carcere l'ex comandante



Il generale Pietro Piccio

di GIORGIO CECCHETTI

VENEZIA - Quasi tre ore di interrogatorio e poi di nuovo in carcere. Ieri, nel primo pomeriggio, il giudice istruttore Carlo Melloni ha sentito nuovamente il generale in congedo dell'Aeronautica militare Pietro Piccio, 67 anni, arrestato per reticenza. Prima dell'interrogatorio il magistrato gli ha consegnato il mandato di cattura in cui gli viene contestata l'accusa: a differenza dei suoi colleghi, i generali Morescalchi e Dino Ciario, avrebbe negato di essere stato in possesso di elementi utili a stabilire che la caduta dell'Argo 16 a Marghera il 23 novembre '73 fu causata da un sabotaggio.

In corridoio, la moglie e un amico di famiglia sono rimasti delusi: al termine dell'interrogatorio, infatti, l'alto ufficiale è stato riaccompagnato in carcere dagli agenti della Digos veneziana.

Ma Piccio, sia ieri che nei due precedenti interrogatori, aveva parlato di un altro e ben più grave disastro aereo, quello di Ustica del 27 giugno 1980. All'epoca era comandante della Terza regione aerea, quella con sede a Martina Franca, che controlla tutte le postazioni radar dell'Italia meridionale. Nonostante la sua posizione di allora il generale non è mai stato interrogato dal giudice romano Vittorio Bucarelli, che conduce l'inchiesta sul Dc9 dell'Itavia precipitato nel Mar Tirreno. Sarebbe stato proprio Piccio, a quanto avrebbe raccontato a Mastelloni, ad aver disposto i primi rilievi sull'incidente di Ustica e a-

vrebbe riferito inoltre di aver inviato immediatamente tutto il materiale raccolto agli appositi uffici del capo di stato maggiore dell'Aeronautica.

Il magistrato veneziano ha già inviato i verbali dell'interrogatorio al collega romano Bucarelli, anche perché avrebbe rivolto all'alto ufficiale i quesiti sulla possibile connessione tra la caduta del Dc9 e quella di un Mig21 libico, precipitato sui monti della Sila probabilmente nelle stesse ore. Nelle ultime settimane sono venute alla luce due ipotesi che collegano la caduta dell'aereo dell'

Itavia con quello libico. La prima è quella avanzata dal sottosegretario liberale Stefano De Luca: l'uomo politico ha dichiarato che il missile che centrò l'aereo civile poteva essere stato sparato dal Mig, il pilota del quale voleva abbattere un altro velivolo, che trasportava armi per gli oppositori di Gheddafi. La seconda sostiene che il missile poteva provenire da un aereo della Nato, il quale, per errore, aveva colpito il Dc9 invece che il Mig.

Naturalmente le risposte che il generale Piccio ha dato sul possibile collegamento tra i due aerei

sono coperte dal più stretto riserbo. L'alto ufficiale, comunque, avrebbe raccontato al giudice Mastelloni che i radar della terza regione oltre a non aver seguito il volo dell'aereo Itavia perché si trattava di un velivolo civile, non sarebbero riusciti ad intercettare neppure l'aereo militare di Gheddafi. L'ufficiale, inoltre, avrebbe chiarito al magistrato chi, all'interno della gerarchia dell'Aeronautica militare, intervenne immediatamente dopo il disastro.

Anche per quanto riguarda l'Argo 16, che stando agli elementi raccolti dal giudice veneziano sa-

rebbe stato sabotato dagli agenti segreti israeliani del Mossad come rappresaglia per la politica filopalestinese del nostro governo e del Sid (in quei giorni con lo stesso aereo erano stati trasportati in Libia cinque terroristi palestinesi arrestati e poi liberati), il generale Piccio ha svolto un ruolo primario. Per incarico del comandante della prima regione aerea Morescalchi, di cui nel '73 l'ufficiale arrestato era il più stretto collaboratore, Piccio avrebbe nominato i componenti della commissione militare d'inchiesta, quella che poi esclude che si fosse trattato di un sabotaggio, e avrebbe tenuto stretti contatti con loro.

Probabilmente, stando agli elementi raccolti dal giudice, il generale potrebbe aver raccolto dai periti informazioni riservate che propendevano per la tesi del sabotaggio. Tanto più che lo stesso Piccio immediatamente dopo il fatto ebbe un incontro con il vicecomandante del Sid di allora, il generale Terzani, che per il servizio segreto si stava occupando dell'Argo 16. I generali Morescalchi e Ciario, allora capo di gabinetto del ministro della Difesa Mario Tanassi, avrebbero confermato, dopo essere stati fermati per una notte, la tesi del magistrato veneziano. Piccio, invece, avrebbe negato queste circostanze e avrebbe raccontato di essere venuto a conoscenza solo della prima relazione della commissione di esperti militari, la relazione preliminare.

Palermo, preso e condannato un handicappato di diciotto anni

Uno scippo e fugge in carrozzella

PALERMO (f.v.) - Un giovane handicappato, Antonino Forte di 18 anni, da dieci costretto a muoversi su una carrozzella a motore è stato arrestato dopo un singolare inseguimento sull'affollatissima via Roma, nel centro di Palermo. Inseguimento avvenuto tra l'equipaggio di una moto-civetta della polizia e la carrozzella del ragazzo.

Antonino Forte è stato arrestato in flagranza di reato con la borsa di una signora che aveva scippato poco prima: Filippa Greco, di 34 anni, stava attraversando la strada, quando il ragazzo, aiutato da un minore che ha strappato la borsa dal braccio. Antonino Forte finito in camera di sicurezza è stato processato ieri con

rito direttissimo e condannato a 4 mesi di reclusione e 600 mila lire di multa con la sospensione condizionale della pena.

Il singolare scippo è stato compiuto intorno alle 13. Antonino Forte, dopo aver compiuto il furto, ha dato gas alla sua motocarrozzella ma è stato bloccato dopo alcune centinaia di metri dalla polizia. Portato in questura s'è scoperto che il giovane era figlio di un pasticciere del quartiere Kaisa, ucciso otto anni fa durante una banale lite. Antonino Forte, rimasto orfano, alcuni anni dopo perse l'uso delle gambe in seguito ad un incidente stradale e da allora cammina sulla carrozzella sulla quale aveva fatto montare un piccolo motore.

Formica su Ustica «Ho parlato di missile, però...»

■ ROMA. «Alla luce di ciò che sta emergendo dalle recenti indagini, potrei vantarmi di essere stato il primo a pronunciare la parola missile. Ma si trattò solo d'una deduzione logica, che partiva dalle acute riflessioni del presidente del Registro aeronautico, il generale Saverio Rana. Se avessi saputo e avessi voluto essere reticente, non avrei parlato d'un missile». Rino Formica, ministro del Lavoro, ha puntualizzato ieri le dichiarazioni che ha rilasciato pochi giorni fa all'*Espresso*, e che compaiono nell'ultimo numero del settimanale, sulla tragedia di Ustica del 27 giugno 1980, quando un Dc9 Itavia esplose in volo sul basso Tirreno per cause ancor oggi ufficialmente misteriose. Morirono 81 persone. Formica, che nel 1980 reggeva il dicastero dei Trasporti, rispose ad interrogazioni parlamentari, e avviò la commissione tecnico-amministrativa che in casi del genere è di prammatica. Accennò già allora all'idea che il Dc9 fosse stato abbattuto da un missile, anche se non ne fece parola nel presentarsi ai senatori pochi giorni dopo la tragedia.

All'*Espresso*, Formica ha ricostruito quei giorni con parole che suonavano assai sicure: «Poche ore dopo l'incidente telefonai al generale Rana, massimo responsabile per la sicurezza degli aerei civili. Mi diede subito un'informazione precisa: disse che al Dc9 Itavia esplose in volo a 60 miglia a nord di Ustica si era avvicinato un oggetto volante non identificato, e che subito dopo l'aereo di linea era stato colpito da un missile». La certezza di Rana derivava da un'analisi dei tracciati radar e da fonti precise degli ambienti militari, che conosceva be-

ne». Apparentemente, quindi, l'allora ministro dei Trasporti ufficializza al settimanale ciò che finora si era solo mormorato: dal primo momento si sapeva che gli sfortunati passeggeri del Dc9 erano stati bersaglio d'un ordigno militare. Il resto sono tentativi di depistaggio, messi in piedi da gerarchie militari e servizi segreti negli anni dall'80 a oggi. Ma nella precisazione di ieri, la certezza sfuma, e torna nell'empireo delle ipotesi: «Un'ipotesi» e nulla più il suggerimento di Rana (che è morto e non può più esprimersi in materia); il presidente del Rai si limitò ad assicurare a Formica che «non poteva escludersi l'impatto con il missile».

Resta il fatto che, rivelazioni clamorose o meno, quella della collisione con un missile è l'unica certezza consolidata negli anni. Per farsi strada, però, ha dovuto superare ostacoli ben gravosi: dopo la tragedia si tentò di accreditare, come cause dell'incidente, prima una «debolezza strutturale» dell'aereo precipitato, poi la tesi d'una bomba messa a bordo da terroristi neri. La stessa commissione tecnico-amministrativa non andò oltre la diagnosi di una «esplosione». Furono riscontri successivi di enti specializzati su parti del velivolo, e mezze verità scavate a fatica dai giornali, a stabilire che l'esplosione, accompagnata da un impatto, era dovuta a un corpo esterno, e che le tracce di esplosivo rilevate appartenevano a un missile. Il vero mistero aperto rimane ormai da anni lo stesso: di che nazionalità era quel missile? Fra le ipotesi che si sono accavallate resta inquietante il dubbio che quell'ordigno sia partito da aerei o navi «alleati» o - peggio ancora - italiani.

Istituita una commissione bilaterale d'inchiesta

Ora il Parlamento indagherà sul terrorismo e le stragi

Il Parlamento adesso può indagare sugli ostacoli che in questi anni si sono frapposti all'accertamento della verità sulle stragi e sugli episodi di terrorismo. La Camera infatti ha approvato in via definitiva l'istituzione di una commissione bicamerale d'inchiesta, come proposto dal gruppo comunista. La legge ha ottenuto i consensi di un ampio schieramento di forze politiche. 323 i voti a favore, 37 i contrari.

GUIDO DELL'AQUILA

■ ROMA. Piazza Fontana, piazza della Loggia, il treno Italicus, Peteano, Ustica, la stazione di Bologna. I nomi che punteggiano le tappe più inquietanti e sanguinose dell'eversione terroristica non sono mai stati seguiti da quelli dei colpevoli. Qualche personaggio minore è finito nelle maglie della giustizia ma i mandanti sono rimasti sempre senza volto. Perché? Per quale ragione la verità si è sempre fermata «al di qua» della soglia faticosa? Come è stato possibile depistare le inchieste giudiziarie ogniqualvolta un giudice si è trovato a imboccare la

strada giusta, o era in procinto di farlo? Questi interrogativi sono stati riproposti ieri da Gianni Serra, comunista, che ha formulato la dichiarazione di voto a nome del gruppo comunista. Le risposte, si spera, dovrà fornirle la commissione bicamerale d'inchiesta che durerà in carica 18 mesi. La legge, firmata da Zangheri, Tortorella, Violante, Fracchia, Barbera, Lodi, Quercioli, prevede anche la composizione del nuovo organismo e i criteri per la sua formazione. I membri della commissione saranno 40, metà deputati e metà senatori. I parlamentari

saranno scelti dai rispettivi presidenti dei due rami del Parlamento (sulla base delle indicazioni dei gruppi) in modo da garantire la presenza di tutte le forze politiche rappresentate alla Camera e al Senato.

Anche il presidente del nuovo organismo sarà scelto di comune accordo da Nilde Iotti e Giovanni Spadolini. Non potrà in ogni caso essere uno dei quaranta membri. I poteri della commissione saranno gli stessi di cui dispone l'autorità giudiziaria. E ovviamente, anche per le audizioni che l'organo d'inchiesta deciderà di tenere, varranno le disposizioni previste dal Codice di procedura penale. I rappresentanti dell'autorità di polizia non avranno l'obbligo di rivelare le loro fonti di informazione. L'unica deroga rispetto a quanto stabilito dal Codice penale riguarda la possibilità, concessa alla commissione costituita, di richiedere copie di atti o comunque documentazioni relative a procedimenti e inchieste giudiziarie in corso. È prevista an-

che la facoltà del giudice ordinario di opporsi alle richieste, ma in questo caso egli dovrà sottoscrivere un motivato decreto di rigetto dell'istanza parlamentare. La commissione si doterà di un proprio regolamento interno per disciplinare attività e funzionamento.

Dopo l'approvazione della legge che istituisce la commissione d'inchiesta sulle stragi, è stato approvato un ordine del giorno presentato da Dc, Pci, Psi e Sinistra indipendente, che impegna il governo a fornire «con rapidità e completezza alla commissione d'inchiesta notizie, informazioni, documenti per l'assolvimento dei compiti istituzionali con particolare riguardo alla strage nel cielo di Ustica». Tra i compiti principali dell'organismo quello di indagare sui motivi che hanno impedito fin qui l'accertamento della verità sulle stragi e quello di acquisire nuovi elementi di conoscenza che possano integrare quelli risultanti dal lavoro della commissione Moro.

18 MAG. 1988

L'Unità E/R

Dibattito

Perchè il «giallo» di Ustica?

■ BOLOGNA. Venerdì, alle 21, nel circolo della stampa di Bologna si svolgerà, per iniziativa della associazione dei parenti della strage di Ustica, una conferenza dibattito sul «giallo» dell'aereo partito da Bologna e inabissatosi nel Tirreno. Vi prenderanno parte Giuseppe Cotturri, direttore del centro studi riforma dello Stato, Romeo Ferrucci, Alfredo Galasso e Nicola Mazzacova, avvocati di parte civile, Andrea Purgatori, del Corriere della Sera. Saranno anche presenti l'on. Giancarla Codrignani, Torquato Secci, presidente dell'associazione familiari vittime strage della stazione, Mario Corsini, vice presidente del Comitato di solidarietà delle vittime delle stragi.

20 MAG. 1988
l'Unità

Dietro il mistero della strage di Ustica

Cos'è successo davvero nel cielo di Ustica? Mentre terribili verità iniziano a venire a galla, l'associazione dei parenti delle vittime della strage del Dc-9 Bologna-Palermo hanno promosso un incontro per questa sera alle 21 al Circolo della stampa di via Galliera 8. Partecipano Giuseppe Cotturri, direttore del Crs; gli avvocati di parte civile Romeo Ferrucci, Alfredo Galasso e Nicola Mazzacava; i giornalisti Andrea Purgatori e Enzo Catania (autore quest'ultimo di un libro sul «giallo»). Tra gli interventi annunciati, quello di Torquato Secci, presidente dell'Associazione familiari delle vittime del 2 agosto.

Il giudice a palazzo Chigi: «Silenzi sulla strage»
Ieri si è incontrato con i parenti delle vittime del Dc 9

Ustica, c'è un segreto di Stato?

VITTORIO RAGONE

■ ROMA. C'è una novità nel giallo lungo e doloroso del Dc 9 Itavia che si inabissò al largo di Ustica otto anni fa con 81 persone a bordo. Una novità vera, ricca di implicazioni: il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha chiesto al presidente del Consiglio, facendo leva sulla legge 801 del 1978 - quella che riordinò i servizi di sicurezza -, se su qualche aspetto della vicenda sia stato opposto il segreto di stato o militare, e, nel caso, di intervenire. Le dichiarazioni ufficiali - vertici della Difesa e uomini del governo - in questi anni avevano sempre assicurato che nessun segreto ostacolava la strada della ricerca della verità. Da dove nascono

i dubbi del magistrato? Solo impressioni hanno azzardato i parenti delle vittime di Ustica e gli avvocati che li rappresentano, ricevuti ieri in delegazione da Bucarelli per un incontro che è durato quasi due ore. «Quando c'è di mezzo la ragione di stato - sono le parole, all'uscita, dell'avvocato Romeo Ferrucci - il magistrato ha molta difficoltà ad esercitare la giustizia». Ferrucci ha accennato poi a «manovre» intorno alla tragedia di Ustica, ricordando che già nell'81 il pubblico ministero Santacroce aveva denunciato una «volontà politica» di impedire lo stanziamento dei fondi da impiegare nel recupero del relitto dell'aereo. Ora, però, il re-

cupero è stato completato dalla società francese Ifremer, e i resti del Dc 9 sono all'esame della commissione tecnica che coadiuva Bucarelli nel suo complesso lavoro, alla quale si è aggiunto da ieri a Napoli il perito di parte civile, il comandante Cesare Plantuili dell'Ati, esperto in sistemi radar.

Cambia il clima, dunque, in questa vicenda in cui i rapporti fra magistratura e parti civili non erano stati finora idilliaci. E cambia al punto da suggerire parole di speranza ai rappresentanti dei familiari delle vittime di Ustica, il presidente dell'associazione in cui sono costituiti, Daria Bonifietti, ha espresso ieri i sentimenti di tutti: «Ora noi siamo meno

pessimisti sugli sviluppi delle indagini, e forse sta per giungere il momento della verità». Quella verità - l'aereo fu abbattuto, ma è indispensabile capire da quale ordigno, e di quale nazionalità - allontanata in otto anni da tardi e depistaggi. Settembre è la data limite: Bucarelli ha chiesto «tre o quattro mesi di tempo» perché i tecnici a Napoli completino il loro lavoro. Il giudice istruttore ha poi detto di non aver ancora ricevuto i risultati dell'indagine lampo compiuta dalla procura di Marsala per accertare chi fosse l'aviere (o il presunto aviere) che un mese fa si mise in contatto con la trasmissione di Rai 3 «Telefono giallo» per denunciare che la notte della strage - il 27 giugno dell'80 -

qualcosa di strano accadde nella sua base radar, e che i militari presenti furono ammoniti a non parlarne mai. Ma quegli atti il procuratore di Marsala, Paolo Borsellino, li ha inviati. E con molta fretta, perché, ad un suo esame da «esterno», qualcosa non quadra nella ricostruzione di quella sera tremenda di otto anni fa: l'ordine di servizio con l'elenco di quanti e quali avieri erano al lavoro il 27 giugno 1980 nella base, a quanto pare i giudici siciliani non hanno mai avuto la possibilità di consultarlo. Che una copia non sia in quegli «atti» sui quali Zanon, ministro della Difesa, si è impegnato a riferire mercoledì prossimo al comitato parlamentare sui servizi d'informazione e sicurezza?

18 GIU. 1988

L'Unità

Dc9 di Ustica Amato: «Sarei stupito se ci fosse segreto di Stato»

Il ministro del Tesoro Giuliano Amato (nella foto), che fu sottosegretario di Stato alla presidenza del Consiglio durante il governo Craxi, si è detto «stupito» per l'eventuale esistenza d'un segreto di Stato nella vicenda del Dc9 Itavia precipitato otto anni fa ad Ustica. «Quando Craxi, sollecitato da Cossiga, se ne interessò, ci parve subito assai persuasiva la tesi del missile, capimmo e dicemmo in Parlamento che c'erano reticenze da scoprire, demmo ogni collaborazione al magistrato. Non ci trovammo mai, però, di fronte a segreti». Dubbi sull'argomento sono stati espressi anche da Falco Accame, responsabile di Dp per i problemi della Difesa: «In base alla legge, un militare che sappia ha non solo il diritto, ma il dovere di riferire al giudice, se la presidenza del Consiglio gli impone di tacere su quella che può considerarsi una strage. Ma in quel caso il comportamento della presidenza del Consiglio sarebbe stato esso stesso criminale, e mi pare una supposizione assurda».

Unità
22/6/88

Zanone riferisce al Comitato parlamentare. Palazzo Chigi: «Non ci sarà segreto di Stato»
Tortorella (Pci): «Non mentite agli italiani e ai parenti delle vittime del Dc9»

«Giallo» di Ustica, oggi qualche verità?

Oggi Zanone riferirà al Comitato parlamentare per i Servizi di sicurezza e il Segreto di Stato. Parlerà della tragedia di Ustica, del Dc-9 Itavia inabissatosi il 27 giugno 1980 nel Tirreno con il suo carico umano. Nel frattempo, il legale che assiste l'Itavia nell'inchiesta rilancia l'ipotesi che l'aereo sia stato abbattuto da caccia italiani levatisi in volo per intercettare un Mig libico.

VITTORIO RAGONE

ROMA. Alle dieci di stamani il ministro della Difesa Zanone sarà dinanzi al Comitato parlamentare per i Servizi di sicurezza e il Segreto di Stato. Un'audizione che il presidente del Comitato, l'on. Segni, aveva chiesto con urgenza la settimana scorsa, e alla quale Zanone si presenterà accompagnato dall'ammiraglio Martini, che dirige il Sismi, il servizio di sicurezza militare. All'ordine del giorno - anche se non ufficiale - ci sarà la tragedia di Ustica, il Dc-9 dell'Itavia che otto anni fa si inabissò nel Tirreno trascinando nella morte quattro mem-

bri d'equipaggio e 77 passeggeri. Un mese fa, dopo la lettera-denuncia del sottosegretario alle Finanze De Luca, che lo esortava a fare luce sulla «menzogna di Stato» che circonda le cause della catastrofe, Zanone s'era detto deciso a raccogliere tutta la documentazione in possesso del suo ministero e a renderla pubblica. Oggi sarà una prima occasione di chiarezza, anche perchè nel frattempo la storia infinita della strage di Ustica si è allungata ufficialmente di un capitolo: quello del segreto di Stato che intralcerrebbe la ricerca della verità, e che il



Valerio Zanone

giudice istruttore Bucarelli, lavorando in questi anni all'inchiesta, avrebbe «percepito» nel corso di più d'una testimonianza.

Bucarelli si è rivolto a De Mita, invitandolo a chiarire una volta per tutte se segreto c'è. La sortita del magistrato ha finora «stupito» il ministro

Giuliano Amato, che fu sottosegretario alla presidenza del Consiglio al tempo del governo Craxi, secondo il quale «allora non ci si trovò mai dinanzi a segreti», semmai a «reticenze». Ad ogni buon conto, palazzo Chigi ha fatto sapere ieri d'aver un orientamento contrario al segreto di Stato sulla materia, a meno che non emergano «fatti eccezionali». Proprio da Zanone e dal ministero dei Trasporti, in ogni caso, dovrebbero giungere a palazzo Chigi gli elementi di valutazione. Saranno - è presumibile - gli stessi che il ministro della Difesa illustrerà questa mattina al comitato parlamentare. E che deputati e senatori attendono di fare propri, in modo da risolvere almeno qualcuno dei dubbi sollevati - per otto anni e anche negli ultimi mesi - attraverso decine e decine di interrogazioni.

All'incontro con Zanone hanno chiesto di partecipare, almeno per gli argomenti che non riguardino direttamente i

servizi di sicurezza, demoproletari, radicali e verdi, che non sono rappresentati nel comitato parlamentare. Da parte sua, l'onorevole Aldo Tortorella, vicepresidente comunista del comitato, ha ammonito ieri il governo a «dire la verità su Ustica, perchè il suo primo dovere è non mentire agli italiani e, in questo caso, innanzitutto ai parenti delle vittime». Mentre è «dovere del Parlamento promuovere, come abbiamo fatto, l'accertamento della verità».

In attesa che le repliche governative aprano qualche spiraglio sulle molte ombre evocate in questi giorni intorno al massacro di Ustica, a Napoli prosegue il lavoro dei periti incaricati dal giudice di individuare le cause. L'altra sera gli esperti della commissione tecnico-giudiziaria hanno fatto il punto dei progressi compiuti, insieme ai tecnici della McDonnell Douglas, la casa costruttrice dei Dc-9. Sono state prese in visione alcune

delle riprese effettuate nella «Fossa del Tirreno», prima del recupero dei resti dell'aereo di linea, ora depositati nell'hangar dell'aeroporto militare di Capodichino. Una serie successiva di test chimico-fisici sui reperti dovrebbe, entro ottobre, dare un'identità precisa all'oggetto che la sera del 27 giugno 1980 impattò nel Dc-9 causando la strage. Ieri l'avvocato Osvaldo Fassari, che assiste l'Itavia nell'inchiesta, ha rilanciato, con un'istanza a Bucarelli, la tesi che ad abbattere l'aereo sia stato un missile lanciato ad «intercettare» un Mig libico che aveva invaso lo spazio aereo italiano. Lanciato da chi? Fassari chiede che il dicastero della Difesa dica a Bucarelli se quella sera fu ordinato al comando di prevenzione aerea il decollo di caccia italiani «per distogliere la presenza dell'apparecchio intercettato» e se i risultati «essere avvenuto o meno l'utilizzo», da parte dei caccia italiani, «di armi di bordo o di missili aria-aria».

Già 16 erano indiziati: ora per tutti mandato di comparizione

Ustica, tempesta sui militari Incriminati 23 uomini dei centri radar

L'UNITA' 24-5-84

Incriminati 23 militari che la sera della strage di Ustica erano in servizio presso i centri radar dell'Aeronautica (Cram) di Marsala e di Licola. Secondo i magistrati, hanno nascosto informazioni e contribuito ad occultare la verità. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha emesso i mandati di comparizione su richiesta del pm Giorgio Santacroce. Si indaga anche presso i servizi di sicurezza dell'Aeronautica.

VITTORIO RAGONE

ROMA. I militari dei centri radar di Licola e Marsala che erano in servizio la sera della strage di Ustica sono stati incriminati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli. Con un vero e proprio colpo di teatro, dopo giorni di sotterranea polemica con il sostituto procuratore Giorgio Santacroce, Bucarelli è tornato sui suoi passi e ha corretto vistosamente la rotta dell'inchiesta. Una settimana fa si era limitato ad inviare sedici comunicazioni giudiziarie, e aveva predisposto un calendario degli inter-

rogatori dal quale era esclusa la presenza degli avvocati di parte civile. Ieri i provvedimenti sono saliti da 16 a 23, e si sono trasformati in mandati di comparizione. Così aveva chiesto il pm Santacroce alle prime ore del mattino: e così, a tambur battente, ha agito Bucarelli, dopo che le voci di contrasti fra i due magistrati erano trapelate sulla stampa. Accolta la richiesta, la polemica non appare però sanata: il giudice istruttore infatti si è premurato di chiarire che

Santacroce ha modificato il proprio punto di vista (due settimane fa voleva i militari solo indiziati, oggi ne chiede l'imputazione) senza che nel frattempo siano stati acquisiti all'inchiesta nuovi elementi.

Chi sono i 23 imputati? Per Marsala: il maggiore Fulvio Salmè, i capitani Adulio Ballini e Avio Giordano, i marescialli Mario Sardu, Tazio Sossio, Salvatore Loi, Claudio Belluomini, Mario Di Giovanni, Giuseppe Gruppuso, Luciano Carico, Antonio Massaro, Pasquale Abate, Giuseppe Vitaggio, Salvatore Orlando, Sebastiano Muti, e il sergente Giuseppe Gioia. Per Licola: il tenente colonnello Gerardo Abbate, i marescialli Antonio Di Micco, Gerardo Rocco, Lucio Albini, Tommaso Acampora e Gennaro Samataro.

Ufficiali e sottufficiali sono imputati di falsa testimonianza («Per aver taciuto in tutto o in parte ciò che sapevano sulla presenza e l'identificazione delle tracce registrate in coin-

cidenza del momento e del punto di caduta del Dc9 Itavia»); di favoreggiamento («Perché dopo il disastro si rifiutarono di fornire notizie e indicazioni essenziali per la ricostruzione del fatto e l'identificazione dei responsabili»); di occultamento di atti veri («Per aver reso impossibile l'identificazione di alcune tracce radar fornendo dati errati o anomali sull'informazione di quota e sulla velocità di esse, e quindi per aver occultato dati determinanti per l'esame delle tracce stesse»).

Diversa è l'imputazione per il tenente colonnello Mario De Crescenzo, che comandava il 22° centro radar di Licola nel settembre 1984, quando vennero distrutti i registri Da 1 su cui erano trascritte le tracce rilevate dal radar la sera della strage: i giudici lo accusano di violazione di pubblica custodia di cose e soppressione di atti veri, per aver consentito che gli importanti documenti

venissero bruciati.

Il dottor Bucarelli ha accolto anche un'altra richiesta di Santacroce sulla quale, in un primo momento, aveva sorvolato: disporre cioè un supplemento di perizia per «identificare in tempi brevi e con la maggior precisione possibile la traiettoria e la posizione di lancio del missile di Ustica, in modo da poterli confrontare con i tipi di ordigni esistenti all'epoca». Sono stati avviati infine, accertamenti sul Sios (il servizio di sicurezza) dell'Aeronautica presso lo Stato maggiore a Roma: questo perché in una intervista rilasciata al *Mattino* di Napoli pochi giorni fa il tenente colonnello De Crescenzo aveva affermato testualmente: «Nessuno mi ha mai detto di mettere in cassa forte le bobine (quelle di Licola, ndr). D'altra parte, così accade normalmente, alcune copie delle registrazioni sono inviate allo Stato maggiore e ad un altro organismo militare».

Ustica, sei domande inquietanti

Le assicurazioni di De Mita e Zanone sul Dc9 di Ustica («La vicenda non è coperta dal segreto di Stato») non sono bastate ai parenti delle 81 persone che in quell'incidente otto anni fa persero la vita. L'associazione dei familiari delle vittime pone sei interrogativi inquietanti. E il sottosegretario alle Finanze De Luca, liberale come Zanone, torna alla carica: «Mancano troppe tessere a quel mosaico».

■ ROMA. «È una disponibilità generica, quella del governo. Alcuni politici sanno ben più del poco che periodicamente viene ripetuto». L'ultimo *show* sulla tragedia di Ustica, chiusosi con le solenni dichiarazioni di De Mita e Zanone, e il passaggio al giudice istruttore di carte già note, non convince i parenti delle 81 vittime del Dc9 Itavia. La loro risposta l'hanno affidata ad un comunicato che enumera sei domande inquietanti rimaste ancora prive di rispo-

sta. Ecco: 1) «Dopo 8 anni governo e autorità militari si dichiarano pronti a collaborare con la magistratura. Perché questa collaborazione finora non c'è stata? Il giudice s'era dimenticato di chiederla, o, richiesta, era stata negata?» 2) «Ad alcuni giornalisti è stato impedito in passato di intervistare probabili testimoni in nome d'un segreto di Stato che non esisteva. E' sparito, inoltre, l'ordine di servizio dei radar di Marsala. Non sono questi da considerare fatti

concludenti d'una cattiva volontà di collaborare delle autorità militari?». 3) «Il giudice istruttore Bucarelli ha chiarito il 17 giugno scorso di non aver avuto bisogno di alcuna autorizzazione politica per ordinare il recupero del relitto del Dc 9, in quanto esso è finanziato dal ministero di Grazia e giustizia. Perché dunque l'allora sottosegretario Amato dichiarò di essersi adoperato a cercare i fondi necessari al recupero?» 4) «Perché nessuno ha informato l'on. Zanone che proprio 4 minuti dopo l'incidente la registrazione radar di Marsala avrebbe potuto svelare qualcosa, dato che il monte Erice crea un cono d'ombra da cui un caccia militare esce appunto in quattro minuti?». 5) «Perché tanto segreto sulle registrazioni radar delle navi americane presenti nel Tirreno?». 6) «Perché l'on. Formica, allora ministro dei

Trasporti, ha atteso otto anni prima di dichiarare che il generale Rana - all'epoca presidente del Registro aeronautico, ndr - riteneva fosse un missile la causa del disastro?».

Che qualcuno taccia ancora è anche la convinzione del sottosegretario liberale alle Finanze De Luca, che un mese fa inviò una lettera al collega di partito Zanone esortandolo a porre fine alla «menzogna di Stato» che offusca la verità su Ustica. «Altre tessere vanno aggiunte al mosaico - ha dichiarato ieri -. Se il missile che abbattè il Dc 9 resta ignoto, i casi sono due: o qualcuno ha taciuto, o il nostro sistema di difesa è un colabrodo. E la tesi più probabile è la prima, una *copertura* avvalorata dal tardivo recupero del relitto». Secondo De Luca, ritardi e misteri sono stati causati anche dalle pressioni di *lobby*, «pur-

troppo a capitale pubblico», che «brigarono per far revocare le licenze di trasporto all'Itavia, parlando di cedimento strutturale dell'aereo per scarsa manutenzione, per istituire un monopolio in questo settore dei trasporti». Un riferimento chiaro all'Alitalia, che dell'Itavia incamerò il potenziale, restando da sola a gestire i trasporti di linea italiani.

Infine, Falco Accame, responsabile demoproletario per i problemi della Difesa. Ha bollato come «riduttive, semplicistiche e fuorvianti» le dichiarazioni di Zanone che puntano ad escludere l'abbattimento del Dc9 da parte di un aereo bersaglio radiocomandato, prendendo in considerazione solo il poligono militare di Salto di Quirra e «dimenticando che gli aerei bersaglio vengono impiegati anche per l'addestramento delle artiglierie, dei missili e dei radar delle singole navi». □ V.R.

Bucarelli ha già sentito Lagorio

Strage di Ustica, il giudice da Spadolini

■ ROMA. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli continua i suoi colloqui con ministri ed ex ministri che ritiene possano fornirgli elementi utili alla inchiesta sulla strage di Ustica. Martedì scorso ha visto a palazzo di giustizia l'on. Lelio Lagorio, che reggeva il dicastero della Difesa quando, nel giugno '80, il Dc-9 Itavia precipitò nel Tirreno con 81 persone a bordo. Ieri è stata la volta di Spadolini, ministro della Difesa dopo Lagorio, ora presidente del Senato: il magistrato l'ha raggiunto a palazzo Madama, accompagnato da un cancelliere, verso le 13, trattenendosi con l'esponente repubblicano per circa mezz'ora. Nei prossimi giorni Bucarelli vedrà l'on. Rino Formica, che nel 1980 era ministro dei Trasporti, e avviò l'inchiesta amministrativa per accertare le cause del disastro. L'in-

chiesta si concluse nell'82, e stabilì che l'aereo era stato abbattuto da un'esplosione. Restò il dubbio se lo scoppio fosse stato interno al velivolo (bomba) o esterno (missile). Negli anni successivi la seconda ipotesi è divenuta certezza. Si attendono soltanto le relazioni finali dei periti che a Napoli stanno esaminando i relitti del Dc-9, recuperati di recente nella «Fossa del Tirreno». Fu lo stesso Formica, due mesi fa, a dichiarare in un'intervista che la tesi del missile gli era stata prospettata, già pochi giorni dopo il massacro, dall'allora presidente del Registro Aeronautico Italiano, il generale Rana.

Sul contenuto dei colloqui fra Bucarelli e i suoi illustri interlocutori il riserbo, com'è nello stile del magistrato, è totale. Qualche indiscrezione è trapelata intorno all'incontro

con Lagorio. Al deputato socialista Bucarelli ha chiesto un racconto dettagliato e fedele di quanto seppe sulla strage di Ustica dai vertici militari, e una panoramica delle sue fonti d'informazione. La deposizione è stata lunga, martedì Lagorio si è trattenuto nell'ufficio del giudice per più di un'ora e mezza. D'altra parte, era lui, alla luce degli ultimi sviluppi dell'inchiesta, a godere d'un osservatorio tutto particolare per poter cogliere dettagli che retrospettivamente potrebbero rivelarsi importanti. La tesi che il Dc 9 sia stato abbattuto da un missile ha infatti, come corollario, pesanti dubbi sulla efficienza dei sistemi di rilevamento radar della nostra Difesa, se non addirittura su reticenze che negli ambienti militari potrebbero aver ostacolato, per otto anni, la ricerca della verità.

Il caso Ustica Sul Mig libico perizia occultata

ALDO VARANO

■ CROTONE. C'è un collegamento tra il Mig libico precipitato in Calabria e la sciagura del Dc-9 di Ustica? In molti lo hanno sempre sospettato, eppure non si erano mai trovate prove. Ora, invece, c'è una novità destinata ad infittire i misteri di questa drammatica vicenda e a provocare una svolta nelle indagini. Il Dc-9 con 81 persone a bordo precipitò la sera del 27 giugno 1980, il Mig libico fu trovato il 18 luglio nei pressi di Castelsilano. Una prima perizia appurò che il pilota libico era morto di recente, quindi si escluse un collegamento tra i due fatti. Ora però viene fuori che il professor Erasmo Rondanelli

che firmò quella perizia la integrò, il giorno dopo, con altri risultati ricavati dall'esame autoptico sulla salma del pilota. In quella perizia aggiuntiva si rettificava il tiro e si sosteneva che la morte del libico doveva risalire almeno a 15 giorni prima. Le date dei due disastri, quindi, potevano coincidere. Di questa seconda ipotesi, però, nei fascicoli dell'inchiesta pare non ci sia traccia. Rondanelli dice: «Quella nuova perizia la consegnai in Procura». In Procura ribattono. «A noi non è stato consegnato nulla, forse i periti si sono rivolti ai carabinieri...». E intanto il ministro Amato afferma. «Qualcuno sa la verità ma non parla».

Perché mi colpisce l'arresto di Sofri

UNITA' - 30-07-88

■ Terribile la notizia dell'arresto di Sofri e degli altri. Delitti antichi, dolori remoti vengono dissepoliti. Cadenze da tragedia greca: come si studiava al liceo, la *ubris*, la catena della violenza, è un filo che sembra non doversi mai interrompere. Chi ha dimenticato è costretto a ricordare, anche se i giornali, oggi, faticano a ricordare tutto, e anni di storia politica ricca, straordinaria e anche atroce si trasformano in un piccolo mattinale di aggressioni e omicidi. Le colpe dei deboli - perché deboli erano, di fronte al potere, gli studenti in lotta, e debolissimi quei *pochi* tra loro che ricorsero alla violenza - vengono sempre al pettine. Quelle dei forti, invece, no.

Dico subito che ciò che mi sconvolge, nell'arresto dei quattro di «Lotta continua», non è l'attuale rispettabilità (ma come? una persona così perbene? un professore?), ma è proprio la passata disperazione. Poco mi importa che i quattro accusati di avere freddato un uomo alle spalle siano sottratti, oggi, a una vita «normale». Anche se, umanamente, mi dispiace. Molto mi importa sottolineare come Sofri e compagni - colpevoli o non colpevoli che siano - paghino oggi la loro debolezza di ieri, la non normalità di uno spicchio di generazione falciato dall'impotenza politica, del velleitarismo umano, della fragilità culturale.

Pagheranno caro, pagheranno tutto. E pagheranno tutti, uno dopo l'altro, i piccoli demoni della sovversione. Chi non pagherà mai sono i grandi demoni della conservazione, annidati negli apparati dello Stato e nei servizi segreti. Gli stragisti, i bombaroli, i piduisti, i generali felloni che hanno riempito di sangue e di sfiducia questo disgraziato paese. Sempre al riparo, loro, da ogni pentitismo, da ogni puni-

zione, perché sono forti e dalla parte dei forti.

Che amara ironia nel leggere sui giornali, ieri mattina, che Sofri «viveva in un bel cascinale in Toscana», simbolo di chissà quale nuova agiatezza e quasi colpevole prova della sua doppiezza (ieri rivoluzionario, oggi stimato professore). Nessuno ha mai rimproverato a Licio Gelli la sua villa di Arezzo, nella quale riceve i giornalisti e prende per il culo l'opinione pubblica promettendo rivelazioni che non farà mai: si vede che tutti considerano normale il privilegio di classe e di potere del Gran Maestro, perché ai mestatori di palazzo nessuno oserebbe chiedere, come si chiede agli ex agitatori di piazza, l'esemplarità dei costumi.

Sì, «Lotta continua» scrisse, sulla morte di un uomo, cose disgustose. Disgustose oggi come allora. Ma ha ragione Marco Nozza quando scrive sul «Giorno» che il linciaggio di Calabresi «non era imputabile in esclusiva a chi accusava direttamente Calabresi. Responsabili erano anche coloro che impedivano che avvenisse il chiarimento più ampio, e meno sbrigativo, sulla posizione del commissario Calabresi nello scabroso affare Pinelli». Il che vuol dire: sapere la verità sul delitto Calabresi, ammesso che l'arresto dei quattro riesca a darcela, non vuol dire sapere la verità su Pinelli, su piazza Fontana, su tutto lo sporco intreccio criminale che gettò sangue negli occhi dell'Italia per impedirle di guardare avanti.

Anzi, possiamo esserne certi già da oggi: nessun mistero di Stato potrà mai essere svelato, nessun delitto che implichi lo smascheramento di responsabilità pubbliche, istituzionali, che raccontati per filo e per segno chi guidava l'automobile e chi premette il grilletto quando un pezzo di Sta-

to andò ad attendere alla vita della democrazia. Piazza Fontana, piazza della Loggia, le bombe sui treni, Bologna sventrata, e mettiamoci anche, a pieno titolo, la tragedia di Ustica. Chi ha sparato, signori?

Un'ultima cosa. Vorrei dire a Claudio Martelli, con spirito da compagno (se questa parola ha un senso) e da persona libera (se anche questo ha un senso) che mi hanno molto colpito le sue parole sull'arresto di Sofri: «Fino a prova contraria non credo che possa essere responsabile di quell'assassinio. Finché non vedo le prove non ci credo. Un fatto sono le responsabilità politiche e un altro quelle dirette». Sottoscrivo parola per parola, e apprezzo la generosa manifestazione di amicizia di Martelli nei confronti di Sofri, ultimamente molto vicino ai vertici del Psi. Vorrei solo chiedere a Martelli, per il futuro, di applicare la stessa generosità, e lo stesso respiro morale, anche a quelli che amici suoi non sono. Perché se è vero che «un conto sono le responsabilità politiche, un conto quelle dirette», il processone intentato proprio da Martelli a Togliatti va decisamente modificato nei toni e nella sostanza.

Che ti serva da lezione, caro Martelli, e che serva da lezione a noi tutti. Giudicare le persone è sempre difficile, e va fatto con onestà e umiltà. Oggi qualcuno di noi, se fossimo meschini come voi siete stati riguardo alla vicenda Togliatti, potrebbe chiedervi notizie dei tanti ex rivoltosi passati nelle vostre file. Quelli che un tempo facevano le pulci ai comunisti da sinistra e oggi da destra. Se non lo facciamo, è perché siamo sicuri che gli errori della sinistra sono di tutta la sinistra. In questo

caso, caro Martelli, Adriano Sofri, le cui idee non mi sono mai piaciute, è anche «amico mio». E gli uomini della Terza internazionale furono anche amici tuoi. Proviamo a riparlarne. Ma con un altro tono: e con ben diverso dolore.

Affermazione che confermerebbe la versione ufficiale secondo la quale il Mig sarebbe caduto il 18 luglio (e non una ventina di giorni prima, in coincidenza del dramma di Ustica). «Evidentemente c'è un "non" di troppo in questa frase», fa notare Zurlo, «perché, se così non fosse, questa conclusione contraddirebbe l'intera perizia in cui è descritto lo stato di avanzata decomposizione della salma». «Una frase così non l'avrei potuta scrivere», ribatte dal canto suo Rondanelli, «perché smentiva tutte le nostre analisi». Allora, come mai il documento contiene questa frase e questo "non"? E' un altro punto oscuro che il magistrato dovrà chiarire.

Ma la sera stessa i due medici, di fronte al sorprendente interessamento che circonda la vicenda, decidono di essere più chiari; forse, pensano, la prima stesura è troppo stringata. Oppure ritengono che così come era stata scritta potesse prestarsi a qualche ambiguità o a qualche interpretazione tendenziosa. Scrivono così una "Memoria aggiuntiva alla perizia autoptica eseguita sulla salma del pilota libico", perizia nella quale descrivono accuratamente lo stato di decomposizione raggiunto da ogni organo interno escludendo scientificamente che la morte potesse risalire al giorno in cui l'aereo è stato trovato.

«Il mattino successivo», ricorda Rondanelli, «consegnai di persona i fogli della memoria aggiuntiva al segretario della Procura della Repubblica di Crotone». Ma la storia non finisce qui. Tre o quattro giorni dopo Zurlo e Rondanelli vengono convocati nella caserma dei carabinieri di Crotone dal capitano Gaetano Inzolia: nella sua stanza c'è un misterioso ufficiale in borghese che vuole parlare con i due medici: ad un certo punto, tira fuori una foto polaroid del cadavere scattata sul luogo dell'incidente. «L'ufficiale ci fece notare che dalla testa del libico usciva del sangue rosso, cioè fresco», riferisce Rondanelli, «il che, secondo lui, era prova del fatto che la morte si era verificata proprio quel giorno; ma si trattava di un'affermazione priva di valore dal momento che non vi era prova della data in cui la foto era stata scattata».

Sin qui la ricostruzione dei fatti. Le precise affermazioni dei medici escludono dunque che il Mig possa essere precipitato il 18 luglio come invece sostiene il rapporto redatto dallo Stato maggiore dell'Aeronautica. D'altra parte le testimonianze raccolte dai carabinieri tra coloro che avrebbero "sentito" il Mig cadere e partecipato al ritrovamento, appaiono contraddittorie. C'è chi dice che sul posto si è sviluppato un incendio e altri che smentiscono. Alcuni avrebbero sentito uno scoppio ed altri no.

Qualcuno ha visto sparire un aereo dietro un costone, ma nessuno ha visto il Mig schiantarsi al suolo. E il professor Rondanelli racconta che all'epoca nessuno a Castelsilano si era fatto avanti sostenendo di avere assistito all'incidente: «Non mi risulta che in quei giorni ci fossero testimoni», afferma, «un'impressione del resto confermata da quanto mi riferiva un assistente originario di quel paesino».

Da che parte sta la verità? La soluzione di questo pasticcio potrebbe rivelarsi quanto mai inquietante. Se dovesse trovare conferma l'ipotesi che per mascherare la vera data della caduta del caccia libico sia stata organizzata una vera e propria "operazione di depistaggio", sarebbero in molti ad aver saputo e ad aver mentito. E sarebbero in molti a doverne rispondere davanti alla giustizia.

SABATO 10 SETTEMBRE 1988

L'Unità

Novità sul Dc9 di Ustica

Dalla perizia la certezza: l'aereo fu abbattuto dallo scoppio di un missile

■ ROMA. Al Palazzo di giustizia di Roma, dove il giudice istruttore Vittorio Bucarelli conduce l'inchiesta sul Dc9 Itavia inabissatosi nel giugno dell'80 al largo di Ustica (81 vittime), sono state ieri confermate le indiscrezioni sull'esito della perizia sul relitto dell'aereo, filtrate in questi giorni: il Dc9 sarebbe stato abbattuto da un missile che scoppiò poco prima dell'impatto, spazzando via la cabina di pilotaggio e bucando il portellone anteriore del velivolo. Una tesi, quella del missile, che si è affermata solo dopo anni, e numerosi tentativi di depestaggio. Sarà la perizia affidata da Bucarelli ad esperti - per lo più della facoltà di Ingegneria napoletana - a dire una parola definitiva, forse anche sulla nazionalità dell'ordigno. I risultati dovrebbero essere

nelle mani del giudice istruttore fra meno di 2 mesi.

Gli esperti, affiancati da tecnici britannici e statunitensi, sono giunti alle loro conclusioni escludendo progressivamente altre ipotesi, fra le quali quella di un cedimento strutturale dell'aereo e quella di un attentato a bordo. Ora resta da attribuire una nazionalità al missile assassino, capire da chi fu lanciato. E anche su questo punto decisivo negli anni varie ipotesi si sono sovrapposte: fu un Mig libico ad abbattere il Dc 9 dell'Itavia? O furono altri caccia (italiani o alleati)? Una verità nascosta per otto anni da pesanti omeri, alle quali solo tre mesi fa è stato sottratto l'alibi del segreto di Stato o militare: De Mita e Zanone hanno infatti negato che sull'intera vicenda sia mai stato apposto un tale segreto.

22 OTT. 1988
l'Unità

Usati nei missili: tracce nel Dc9

T4 e Tnt gli esplosivi della strage di Ustica

T4 e Tnt: questi due esplosivi erano presenti nelle schegge del Dc9 di Ustica esaminate due anni fa dai periti napoletani Antonio Malorni e Antonio Acampora. Misti ad elementi inerti che servono a stabilizzare il composto, si usano insieme solo nel caricamento militare, incluse molte testate missilistiche italiane e Nato. La commissione dei tecnici è già al lavoro per consegnare la relazione finale.

VITTORIO RAGONE

■ ROMA. Ora l'inchiesta è proprio in dirittura d'arrivo. Dal Rarde, l'Istituto della difesa inglese che fa ricerca sui sistemi d'arma, i periti italiani, coordinati dall'ingegner Massimo Blasi, hanno ricevuto a voce, nei giorni scorsi, i primi risultati sulle analisi che avevano commissionato. Della relazione scritta hanno già a disposizione solo alcuni stralci. I militari del Rarde si sono impegnati a far giungere a Napoli entro la fine di ottobre il plico che contiene tutte le loro risposte. Nel frattempo, i periti italiani stanno già completando la propria «memoria», da cui il dottor Bucarelli trarrà gli elementi per decidere che cosa causò la tragedia del Dc9 di Ustica.

Il rapporto con il Rarde non è stato facile: lungaggini, intoppi, avarie agli strumenti, e anche qualche «opinione» di troppo, non richiesta dagli esperti italiani ma messa avanti dai loro colleghi con le stellette. In ogni caso, test aggiuntivi chiesti dalla nostra commissione sembrano confortare l'ipotesi che attende ora solo una conferma ufficiale: fu un missile ad abbattere l'aereo

dell'Itavia la sera del 27 giugno 1980. In particolare, al Rarde era stato chiesto di analizzare al microscopio la grande «bruciatura» presente sul portellone dell'aereo per stabilire se vi fossero tracce di carbonio, di verificare la composizione metallica di alcuni frammenti, e di appurare perché gli abiti di alcuni passeggeri si siano letteralmente «fusi» con la struttura dell'aereo. I tecnici del Rarde hanno anche sparato, contro un portellone del tipo di quello del Dc9, cilindretti di alluminio ed acciaio: queste e le altre prove erano utili per capire se vi fu, a poca distanza dal velivolo, un'esplosione che sconquassando la cabina di comando squarciò il lato destro e sviluppò temperature altissime e una grandine di schegge micidiali.

Mentre gli esperti italiani continuano a lavorare nel riserbo consueto, è stato possibile ricostruire qualche particolare in più sulla perizia chimica che i professori Malorni e Acampora eseguirono due anni fa su frammenti trovati nei sedili del jet ripescati 24 ore dopo la tragedia al largo

di Ustica. In alcuni di questi frammenti furono rilevate tracce, oltre che di T4 (l'esplosivo plastico), di altri esplosivi militari. Si tratta del Tnt, il trinitrotololo, presente in alcune delle schegge esaminate. I due esplosivi vengono combinati insieme solo nel caricamento militare, attraverso procedimenti assai delicati e complessi: il Tnt va a bilanciare il T4, esplosivo particolarmente «instabile», e ad accrescerne la potenza distruttiva. L'esplosivo «ideale», infatti, non dovrebbe lasciare residui incombusti. La presenza di T4 e Tnt garantisce, da questo punto di vista, una grande efficacia. Tale miscela si trova in molte testate missilistiche, anche italiane e Nato. Scoprirne le tracce ha richiesto ai due periti un lunghissimo lavoro preparatorio: hanno dovuto in sostanza ricostruire in laboratorio schegge trattate con i due esplosivi, ed esporle all'azione del mare per mettere a confronto queste osservazioni con quelle scaturite dai reperti autentici. Sarebbe stata anche calcolata induttivamente la quantità di esplosivo necessario a devastare il Dc9 nel modo ormai noto: da 5 a 10 chilogrammi. Di tutti i missili sui quali in questi giorni sono state costruite ipotesi (Sparrow, Matra, Sidewinder) solo il Sidewinder ha una carica così piccola. La potenza esplosiva degli altri è molto maggiore. Una coincidenza singolare, anche se non saranno i calcoli induttivi a poter dare una nazionalità all'ordigno della strage.

Zanone aprirà un'inchiesta
«se il giudice conferma
le rivelazioni del Tg1»
Domani riferirà al governo

Indiscrezioni sul missile
che abbatté l'aereo Itavia
Il Tg3: «Costruito in Italia»
Interrogazione dei comunisti

L'Unità
GIOVEDÌ 3 NOVEMBRE 1988

Ustica, l'Aeronautica nega: «Non sappiamo nulla di quel Dc9»

La ricostruzione della tragedia di Ustica proposta l'altra sera da «Tg1 sette» ha scatenato una prevedibile tempesta politica. De Mita ha chiesto a Zanone di riferire già domani al Consiglio dei ministri. Il Pci vuole che si portino in Parlamento le informazioni disponibili. Zanone annuncia un'inchiesta se il giudice confermerà che il Dc9 fu abbattuto da un aereo italiano o Nato.

VITTORIO RAGONE

■ ROMA. Accusata da «Tg1 sette» di aver mentito e di continuare a mentire, a otto anni dalla strage di Ustica, l'Aeronautica militare italiana nega tutto. Dopo una mattinata di consultazioni, ieri il ministero della Difesa ha ufficializzato la propria risposta alle rivelazioni della rete televisiva pubblica: attendiamo - dice il comunicato - «i sicuri elementi che potranno scaturire dalle risultanze istruttorie, e in particolare dagli accertamenti definitivi della perizia tuttora in corso». Per Zanone, tutto è ancora fermo alle «informazioni» che il ministro ha ricevuto dai militari a giugno, e

che furono inoltrate a De Mita e poi al giudice istruttore Bucarelli: poche paginette di vecchi documenti, già ben noti e poco significativi, con le quali l'Aeronautica esclude che nella zona e nell'ora dell'«incidente» di Ustica fossero in corso esercitazioni aeronautiche italiane o Nato. Risposta sempre uguale, che non muta d'una virgola con il passare degli anni, e che ormai - a quanto sembra - non soddisfa più De Mita: il presidente del Consiglio, infatti, ha chiesto a Zanone di riferire di nuovo domani al governo sulla materia. Ma anche il ministro della Difesa affanna nel dubbio che

forse, di quello che accadde la sera del 27 giugno 1980, qualcosa gli sia stato nascosto: il suo comunicato si conclude con un annuncio che è un ammonimento: «Qualora l'istruttoria dovesse confermare le notizie diffuse dagli organi di informazione, il ministro procederà immediatamente all'apertura di un'inchiesta per l'accertamento di ogni responsabilità nell'ambito del dicastero della Difesa». L'inchiesta sarebbe in ogni caso un atto dovuto: ma l'averne evocata la possibilità, e il continuo rimpallare la responsabilità di «dichiarazioni e attestazioni» sulla vicenda di Ustica ai «vertici dell'Aeronautica militare» svelano con quanta cautela si stia muovendo anche Zanone.

L'unico che potrebbe dire qualcosa di più sulla fondatezza dell'ipotesi che il Dc9 sia stato abbattuto da un missile lanciato da un «caccia» italiano o Nato è il giudice Bucarelli; ma ieri si è limitato a dire che dell'aereo bersaglio si era già parlato negli anni scorsi. Qualche notizia è circolata sul

missile che avrebbe centrato il velivolo di linea: sarebbe - secondo il Tg3 - un ordigno di fabbricazione italiana, con sistema di puntamento costruito dalla Selenia e un composto esplosivo (T4, Tnt e pentrite) realizzato dalla Snia Bpd di Colleferro. Un ordigno, è stato precisato, che l'Italia ha esportato in molti paesi stranieri. Su questo e sui termini della nuova polemica i periti tacciono. Il professor Leonardo Lecce, dell'équipe tecnica che indaga per conto del giudice Bucarelli, si rifiuta di rilasciare dichiarazioni. L'unica precisazione significativa riguarda le parole del generale Bartolucci, capo di Stato maggiore dell'Aeronautica all'epoca della tragedia, il quale ha sostenuto che per quanto lo riguarda è ancora valida l'ipotesi che il Dc9 avesse una bomba a bordo. «L'Aeronautica - ha commentato Lecce - non ha gli elementi che abbiamo noi. Prima che fosse recuperato il relitto, si poteva sostenere di tutto. Oggi, alcune cose non si possono più dire». In attesa che la perizia si

concluda, e con essa l'istruttoria, la nuova «svolta» nel giallo del Dc9 Itavia ha provocato numerosi interventi delle forze politiche. I presidenti dei gruppi comunisti di Camera e Senato, Zangheri e Pechioli, hanno chiesto che Zanone e De Mita riferiscano con urgenza al Parlamento. I verdi chiedono le dimissioni del generale Pisano, capo di Stato maggiore dell'aeronautica, se le rivelazioni troveranno conferma. Il liberale Patuelli vuole che della vicenda si occupi il Comitato parlamentare per i servizi segreti, mentre Falco Accame (Dp) ritiene necessaria una commissione d'inchiesta ad hoc. A tutti loro, e agli altri che sono scesi in campo con interrogazioni e ordini del giorno, l'associazione dei familiari delle vittime di Ustica ha rivolto ieri un appello affinché rifiutino «gli aberranti comportamenti di generali, istituzioni militari e organi dello Stato, che hanno, di concerto, complottato spudoratamente per celare la verità e non assumersi la responsabilità delle loro inique azioni».

Il «giallo» di Ustica

Il capo di stato maggiore, generale Pisano, respinge le accuse mosse all'Arma

Nuove indagini del giudice

Saranno effettuati altri controlli presso il centro radar militare di Marsala

L'Aeronautica insorge «Ci state linciando»

«Non possono condannarci senza processo». Così il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, generale Franco Pisano, replica alle rivelazioni sulla tragedia del Dc9 di Ustica. Ma nuovi particolari alimentano le polemiche: il giudice Bucarelli ha chiesto un supplemento d'indagine sul «buco» del radar di Marsala. È il ministro del Tesoro Amato dice: «È possibile che le autorità militari abbiano coperto qualcosa».

VITTORIO RAGONE

ROMA. La novità più consistente, ai fini dell'inchiesta, arriva da Marsala: il giudice istruttore Bucarelli ha ordinato ai carabinieri di condurre nuove indagini su ciò che avvenne la sera del 27 giugno 1980, mentre il Dc9 Itavia si inabissava nel mare di Ustica, al centro radar dell'Aeronautica che ha sede proprio a Marsala. Come si ricorderà, la risposta ufficiale è sempre stata che, per una stranissima coin-

cidenza, il nastro del radar fu sostituito, quattro minuti dopo il disastro, con un altro da esercitazione. Rimangono così scoperti otto minuti decisivi, quelli che potrebbero svelare quali movimenti avvennero precipitato l'aereo di linea, nelle aree circostanti. Marsala tornò sulle cronache quando, a «Telefono giallo», un uomo che si presentò come aviere in servizio, la notte del 27 giugno 80, al centro-radar sicilia-

no, lanciò il sospetto che i militari avessero mentito. La Procura di Marsala aprì un'inchiesta, per tentare di individuare l'aviere sconosciuto, ma non riuscì nemmeno ad ottenere l'ordine di servizio originale della sera della strage. Poi tutti gli atti furono passati al giudice istruttore romano.

Ora Bucarelli ha avviato un supplemento di indagine, che punta ad ottenere dal centro radar alcune informazioni (come era stato fra l'altro suggerito di recente dagli avvocati dei familiari delle vittime di Ustica, Galasso e Ferrucci): in particolare, Bucarelli vuole l'ordine di servizio «sparito», e in più quelli dei giorni antecedenti e successivi alla tragedia. In questo modo tenta di completare il quadro di tutto il personale che in quel periodo - e non solo quella sera - lavorava a Marsala. Gli avieri presenti il 27 giugno 1980, il

Verità su Ustica

ALFREDO GALASSO

La tragedia del Dc9 Itavia, nel cielo di Ustica, è un altro scandalo che scuote questa tormentata Repubblica. Sono passati più di otto anni da quando, in una sera di giugno, ottantuno persone - uomini, donne e bambini - sono andate incontro alla morte per alcuni interminabili minuti a bordo di un aereo che si avvitava verso il mare. È l'unica verità che finora conosciamo con certezza, ed è la radice stessa dello scandalo. Personalmente sono convinto che l'ultima ricostruzione delle cause e delle modalità del disastro fornita da *Tg1 Sette*, sia attendibile. Ma una valutazione del genere conta poco se continua a mancare una risposta istituzionale, innanzi tutto giudiziaria. In sua assenza si è costretti, ancora a otto anni di distanza, a esprimere opinioni e ad azzardare ipotesi sulla base di un servizio giornalistico. Un altro aspetto dello scandalo è proprio questo. Se non ci fossero state la volontà testarda e la determinazione costante dei familiari delle vittime, di una pattuglia di intellettuali riunitisi nel «Comitato per la verità su Ustica», di alcuni giornalisti ostinati, che hanno periodicamente sollecitato e incalzato le istituzioni e l'opinione pubblica, il caso di Ustica sarebbe con molta probabilità ormai archiviato come uno dei tanti misteri della storia della Repubblica. Il procedimento penale, infatti, è tuttora contro ignoti e l'inchiesta amministrativa non è approdata ad una precisa conclusione. Non ho la minima intenzione di sollevare accuse contro magistrati o esperti; fra l'altro non ho elementi per farlo. Non posso che limitarmi a osservare che un segreto istruttorio di oltre otto anni è, anch'esso, scandaloso, specie dinanzi a una tragedia che ha distrutto ottantuno vite umane e insieme la fiducia dei cittadini nella sicurezza del nostro cielo.

Ma l'aspetto più grave dello scandalo, cui la coscienza civile non può rassegnarsi, è che chi sa la verità tace o mente, e chi ha il diritto-dovere di esigerla non lo ha fatto o lo ha fatto con scarsissima determinazione, ad eccezione del presidente della Repubblica. Alle parti civili, ai giornalisti, a qualunque cittadino è lecito formulare ipotesi e credere di volta in volta a una delle possibili spiegazioni. A un capo di Stato maggiore o a un ministro, no. Essi devono esercitare il loro potere per arrivare alla verità. E se trovano ostacoli nell'esercizio di tale potere hanno l'obbligo di denunciarli. È impossibile che un disastro aereo non lasci tracce registrate, che un'operazione militare non sia documentata, che i centri di controllo radar non forniscano una lettura chiara dei movimenti in volo in un dato giorno e ad una data ora. È impossibile che nessuno sappia ciò che è accaduto alle ore 20 e 58 del 27 giugno 1980 nel cielo di Ustica. E se per un momento volessimo credere all'impossibile, bisognerebbe trarne l'allarmante conclusione che i vertici militari e politici, in Italia, sono inetti e irresponsabili.

In realtà, questi otto anni risultano segnati da lunghi e colpevoli silenzi, spezzati ogni tanto, quando l'opinione pubblica è tornata a reclamare la verità, da un balletto di propalazioni e ipotesi: il cedimento strutturale del Dc9, l'attentato dinamitardo per uccidere un terrorista di destra (che si affrettò a dichiararsi vivo), l'aggressione ritorsiva della Libia, ecc. ecc. Intanto, non si trovano gli ordini di servizio dei centri radar; si scopre che il radar di Marsala è stato disattivato per un'esercitazione proprio nei minuti cruciali del disastro; si impiegano sei anni per decidere e realizzare il recupero del relitto in fondo al mare, e otto per sapere ufficialmente se è opponibile o meno il segreto di Stato; l'allora ministro dei Trasporti riceve confidenze da un ufficiale preposto al pubblico registro aeronautico e le riferisce (dopo molti anni, quando è già morto l'ufficiale) a un giornalista invece che al Parlamento nell'immediatezza del fatto.

Ancora in queste ore, le autorità militari continuano a negare, contro ogni evidenza e senza uno straccio di giustificazione tecnica, che il Dc9 possa essere stato abbattuto da un missile, il ministro Amato avanza la possibilità che qualcosa sia stato nascosto alle autorità politiche, il presidente del Consiglio in sostanza non si fida più delle rassicurazioni fornite qualche mese fa in proposito dal ministro della Difesa. Insomma, uno spettacolo indecoroso e preoccupante. Ustica non è un «giallo», è un ennesimo intreccio di inefficienza, complicità e omertà *dentro lo Stato*, di fronte al quale ogni copertura e impunità devono cadere rapidamente. Si ha la netta sensazione, infatti, che si aggiri intorno alla tragedia lo spettro della «ragione di Stato», dietro cui troppe volte, nel nostro paese, sono stati garantiti interessi loschi e negati diritti fondamentali, come il diritto alla giustizia. Perciò, non è più sufficiente, come sarebbe stato all'indomani della tragedia, stabilire chi l'ha provocata e perché. Oggi bisogna che siano accertate le responsabilità penali, amministrative e politiche di chi ha consentito che la verità fosse così a lungo, e ancora, nascosta.

8 anni di bugie

VINCENZO VASILE

C'è Spadolini, seconda carica dello Stato, ex ministro della Difesa ed ex direttore di grandi giornali. Prevede «reazioni incalcolabili» da parte dei militari se la stampa insisterà a chiedere la verità. C'è De Mita, presidente del Consiglio, che dice di non saperne niente, ma di voler capire dai suoi ministri che cos'è accaduto. E così ha chiesto e riceverà domani una relazione del ministro della Difesa in carica, Zanone. Il quale ha guadagnato l'Oscar della migliore interpretazione di non protagonista scaricando l'eventuale missile-killer dalle spalle delle nostre Forze Armate «leali» a quelle dei nostri «alleati», ritenuti evidentemente ed improvvisamente capaci di queste nefandezze. Quella notte del 27 giugno 1980, «forse» essi, secondo il nostro ministro della Difesa, avrebbero abbattuto con un loro missile il Dc9 Itavia con 81 uomini a bordo tutti morti. Non c'è male per uno che solo l'anno scorso, di quegli stessi «alleati» si è fidato talmente da mandare allo sbaraglio la nostra flotta in una non ancora meglio precisata «missione» nel Golfo Persico... Il fatto è che questo spettacolo indecente dura da tempo. Da troppo tempo. Il primo depistaggio avvenne quella notte, quando i servizi «deviati» di Santovito «soffiarono» alle redazioni la «pista» dell'attentato, segnalando tra le vittime un certo terrorista «nero» di nome Marco Affatigato, «sacrificato», secondo una rivendicazione (fasulla) del Nar, in pieno servizio bombarolo per un incidente sul lavoro. Ma Affatigato, vivo e vegeto, telefonò ai giornali. Il Sismi proteggeva i militari, preoccupati che si sapesse di quel missile-killer, adesso ci spiegano. Ma questo dirottamento del mass media bastò ad occupare poche ore. E allora piovero le veline sull'«affaticamento strutturale» di quell'aereo, presentato come un vecchio catorcio che si sarebbe schiantato da solo a mezz'aria, come un giocattolo. Tutta colpa dell'Itavia, scrissero i giornali. Spiegazione corrente di questa bugia, da prendere col beneficio d'inventario, ma da riferire: dicono che fosse la lobby dell'Alitalia ad approfittare della confusione per gettar fango sul «concorrente» privato, in una guerra, com'è ovvio, tra correnti democristiane, finanziari di Stato contro finanze vaticane. Ed anche così la verità più semplice e più orrenda: un'azione di «guerra» contro quel jet dell'Aeronautica civile, che passava in un corridoio affollato da mezzi militari, fece enorme fatica a farsi strada in tanto polverone.

Per tale manfrina (tanto più grave perché ha ritardato la verità e la giustizia per 81 morti e perché tocca il rapporto, apprendiamo ora da Zanone, coi nostri alleati Nato) ci sono gravissime responsabilità governative. La vicenda del Dc9 è anche una piccola galleria ministeriale. Il primo ministro coinvolto, ma di sguincio, fu il dc Nicola Signorello, allora responsabile della Marina, poi più noto per un'infelice sindacatura a Roma. Al momento della sciagura, assieme al sottosegretario alle Finanze, il socialista Francesco Colucci, stava seguendo uno show in un villaggio-vacanze dell'isola di Ustica, quando un attore in platea violò il primo precario «segreto» con l'annuncio: «Tutti i militari addetti agli elicotteri sono pregati di raggiungere immediatamente la reception per comunicazioni urgenti». Il disastro del Dc 9 Itavia fu così subito di dominio pubblico. Ma durò pochi attimi. Il governo è presieduto da Cossiga, il ministro dei Trasporti è Formica. E da lui parte l'iniziativa, in verità automatica, di una prima commissione d'inchiesta le cui conclusioni cadranno, però, nel dimenticatoio: il ministro dice un anno dopo in Parlamento che la «relazione provvisoria della commissione esclude un cedimento delle strutture od una collisione in volo». «Quella del missile resta un'ipotesi più forte delle altre», ma i troppi «forse» impediscono una risposta alla domanda «quale missile?». Quando la commissione conclude i suoi lavori presidente del Consiglio è Spadolini. Già s'infittiscono gli interrogativi dei familiari delle vittime, i giornali sono pieni di ipotesi corredate da elementi tecnici: missile sparato per errore, missile sparato per colpire un altro bersaglio, missile con esplosivo T4 nella testata o senza, aerobersaglio, una storia infinita nella quale si danno per scontate due cose: che sono state dette troppe bugie e che quegli 81 poveracci sono morti per un errore militare. Il governo Spadolini tace. Passano i mesi e scarsa consolazione verrà dal vicepresidente del consiglio Amato (governo Goria) che ci assicura (1984) che nessuno ha opposto il segreto di Stato. Era il segreto di Pulcinella. C'è voluto ora un ennesimo servizio giornalistico per restringere il ventaglio delle ipotesi e chiamare le cose col loro nome. Ed appare persino grottesco, dopo otto anni, il «furore» manifestato dai responsabili delle nostre Forze Armate alla conferenza stampa dell'altro giorno a Pozzuoli. Calma, generali! I nervi a posto non guasterebbero in certi mestieri. I sospetti sono sbagliati? Vi consigliamo, allora, di mirare al bersaglio giusto: verso coloro che dai posti di governo, a forza di coprire e tacere, quei sospetti hanno alimentato e fatto crescere, ammorbando un'altra pagina indecorosa e tragica di vita italiana.

Richiamo alla riservatezza

«Il mio silenzio non va interpretato come avallo ad una tesi»

Un nuovo mistero a Marsala

Sparito anche il registro dove si trascrive ciò che il radar «vede»

Parla il giudice di Ustica: «Basta con le illazioni»

Ancora un «giallo» al Centro radar di Marsala, quello che rimase «cieco», la notte della tragedia di Ustica, per otto minuti, successivi all'abbattimento del Dc9. Oltre all'ordine di servizio originale del 27 giugno 1980, mai consegnato al giudice, sarebbe sparito anche il registro su cui è trascritto, attraverso un sistema fonetico-manuale, ciò che il radar vide nello spazio aereo in cui avvenne la sciagura.

VITTORIO RAGONE

ROMA. Marsala torna al centro del «percorso dei misteri» di Ustica, del quale da otto anni l'opinione pubblica aspetta di vedere la fine. I carabinieri, come si sa, stanno interrogando ormai da giorni gli addetti al locale Centro radar dell'Aeronautica. La prima domanda, assai semplice, è la stessa per tutti: «Lei era o no in servizio la sera del 27 giugno 1980?». Domanda non oziosa, perché per ricostruire chi c'era, e può aver capito che cosa accadde al Dc9 Italia sul cielo del basso Tirreno, non esiste un ordine di servizio originale al quale prestare fede. È sparito. Ora si scopre che non solo manca il documento delle presenze («dopo cinque anni va tutto al macero», è la spiegazione delle autorità militari). Sarebbe sparito anche, o almeno per ora non si trova, il cosiddetto «libro del plotting», un registro

sul quale vengono riportati, attraverso il sistema fonetico-manuale, i tracciati che consentono di leggere ciò che accade nello spazio aereo sotto osservazione. Il giudice Bucarelli aveva deciso di chiederlo su sollecitazione dei familiari delle vittime di Ustica. Si sperava di ricostruire con quello - attivo anche quando il radar primario è impegnato in un'esercitazione, come è avvenuto quella sera a Marsala - gli otto minuti che mancano, il famoso «buco» del radar siciliano. C'è la possibilità, si fa notare, che il plotting sia conservato presso il Centro di coordinamento di Martinafranca. Ma già quando sparì l'ordine di servizio il comandante del centro radar di Marsala ipotizzò che il documento si trovasse a Martinafranca. E a Martinafranca non si trovò nulla.

Ieri, per la prima volta dopo

lungo tempo, il giudice Bucarelli, che conduce l'inchiesta, ha rilasciato una dichiarazione. Il senso è quello di un richiamo generale alla riservatezza. «L'istruttoria penale è condotta da me - ha scritto Bucarelli in un comunicato fatto giungere alle agenzie di stampa -, e mi vedo costretto a rompere il riserbo che ho sempre tenuto, affinché il mio silenzio non venga interpretato come avallo dell'una o dell'altra ipotesi che di volta in volta vengono da più parti formulate». Bucarelli prosegue: «Gli accertamenti peritali da me disposti sono tuttora in corso di espletamento, ma non lontani dall'essere conclusi». I risultati «saranno tempestivamente e ritualmente portati a conoscenza delle parti processuali che ne hanno diritto, e formeranno oggetto di accurata valutazione da parte mia». «Pertanto - conclude il magistrato - allo stato ogni illazione sulle cause del disastro è del tutto priva di riscontro obiettivo». Un intervento dovuto, quello di Bucarelli, in quanto, durante le polemiche di questi giorni, era stato lui stesso più volte chiamato in causa, soprattutto dalle autorità militari, che hanno di fatto premuto per una sollecita chiusura dell'inchiesta.

Mentre Bucarelli faceva ap-

pello alla cautela, prendendo le distanze dalle ricostruzioni della tragedia circolate in questi giorni, si riuniva a Roma il Comitato per la verità su Ustica, di cui fanno parte uomini di cultura e parlamentari (fra gli altri, Giolitti, Bonifacio, Lipari, Rosati e Scoppola). Il Comitato ha emesso una nota finale, nella quale si rileva che le polemiche di questi giorni, «che non toccano affatto la complessiva fedeltà delle Forze armate alle istituzioni democratiche, ma solo eventuali e puntuali responsabilità», hanno fatto crescere final-

mente nell'opinione pubblica una poderosa spinta alla ricerca della verità. Il Comitato «apprezza» l'ipotesi che il governo, «nel rispetto di un suo indeclinabile obbligo di trasparenza, disponga con immediatezza un'approfondita inchiesta sotto la direzione e la responsabilità del presidente del Consiglio», e ne riferisca al Parlamento. L'inchiesta fu già sollecitata due anni or sono, ma senza esito.

Sulla vicenda di Ustica è intervenuto anche l'on. Tortorella, della direzione comuni-

sta. «Il caso di Ustica - ha detto fra l'altro - solleva con evidenza sempre maggiore la questione delle basi militari Usa e Nato in Italia. Come già emerse nel caso di Sigonella, l'Italia non ha piena sovranità, o non ha affatto sovranità, su queste basi. Ora, stando alle dichiarazioni del ministro della Difesa e del capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, l'Italia non ha avuto e non ha nemmeno la possibilità di accertare se è partito da una di queste basi il missile che pare abbia abbattuto il Dc9 di Ustica».

L'Unità
MARTEDI' 8 NOVEMBRE 1988

Dopo le polemiche il Tg1 sette ribadisce l'ipotesi del missile scagliato per errore contro il Dc9 da un aereo Nato. Al Consiglio dei ministri la verità-Zanone

Ustica, nuove conferme «Qualcuno mente sulle tracce radar»

La prima trasmissione provocò il «furore» dei vertici militari. Ieri sera Tg1 7 ha insistito: il Dc9 precipitato a Ustica fu abbattuto da un missile sparato da un aereo Nato, probabilmente italiano, per colpire un radiobersaglio. La novità della trasmissione riguarda Marsala: il «buco» nella registrazione radar partirebbe da 53 secondi prima della sciagura. Possibile che nessuno controllasse quella zona nevralgica?

BRUNO MISERENDINO

ROMA. L'aeronautica italiana esclude di avere responsabilità nell'abbattimento del Dc9 di Ustica, gli alleati anche. Ma è ragionevole pensare che nessuno nel nostro sistema difensivo si sia accorto di quanto accadeva? Intorno a questo interrogativo ruotano ormai tutte le ipotesi e le polemiche sulla sciagura di otto anni fa. Ieri sera Tg1 7, la trasmissione che ha proposto otto giorni fa una «esplosiva» ricostruzione del disastro, è tornato sull'argomento con una seconda puntata. Nessuna marcia indietro rispetto alla tesi sostenuta la prima volta e che ha mandato su tutte le furie i vertici militari. Anzi qualche dettaglio in più.

Tg1 7 ribadisce che il Dc9 fu certamente colpito da un missile, lanciato con ogni probabilità durante un'esercita-

zione e diretto contro un radiobersaglio. Le immagini hanno mostrato la pista di collaudo della Beechcraft, la ditta americana che vendette prima dell'80 11 radiobersagli come quello presumibilmente usato la sera del 27 giugno dell'80. L'aletta di un «drone» fu trovata presso Lipari ma fu manomessa. E qui un'altra stranezza. Di un'altra aletta, ritrovata vicino Messina, si ha solo una foto. Tg1 7 afferma che fu consegnata a un colonnello del 41° stormo dell'aeronautica di Catania (persona quindi facilmente identificabile) ma che è stata persa.

Secondo i periti consultati da Tg1 7 il radiobersaglio poteva essere lanciato da un aereo inglese del tipo Canberra di stanza probabilmente a Decimomannu in Sardegna. Il missile che l'ha colpito sareb-

be un «Sidewinder» a guida passiva, di quelli attratti dalla fonte di calore. Lo scenario descritto da Tg1 7 è noto e corrisponde alle ipotesi circolate negli ultimi tempi: un caccia sconosciuto avrebbe scagliato il missile contro il radiobersaglio ma la massa del Dc9 che passava il proprio in quel momento, avrebbe attirato il missile. L'obiezione che allora l'ordigno si sarebbe diretto contro i motori dell'aereo civile e li avrebbe distrutti non avrebbe, secondo alcuni periti, molto senso. Il più delle volte - affermano - non accade. Inoltre il missile potrebbe aver anche sfiorato e danneggiato il radiobersaglio prima di colpire il Dc9 proprio perché il «drone» per la sua particolare manovrabilità laterale cercava di sottrarsi all'inseguimento. Un errore di rotta del radiobersaglio, un esperimento di affidabilità particolarmente rischioso? Tutte queste ipotesi restano in piedi. Ma il punto chiave per capire il caso Ustica rimane il centro radar di Marsala, l'occhio che vigila sulla difesa aerea del Sud Mediterraneo.

Secondo Tg1 7 nei nastri consegnati agli inquirenti vi sarebbe un «buco» nella registrazione a partire da 53 se-

condi prima dell'incidente e per i successivi 4 minuti (fino al «buco» era riferito ai minuti successivi alla sciagura). Secondo la spiegazione ufficiale, proprio in quei momenti fu inserito un altro nastro programmato per l'addestramento degli uomini radar. Ma nonostante l'introduzione del nastro programmato, almeno due degli schermi di Marsala - sostiene la ricostruzione del Tg1 7 - dovevano essere presidiati da operatori per non lasciare sguarnito il nostro fronte sud. Come si sa il giudice ha molte difficoltà persino a farsi dare l'elenco completo delle persone che quella sera prestavano servizio a Marsala. Senza parlare del registro «fonetico-manuale» che non si riesce a trovare.

Insomma, se la nostra aeronautica e quelle dei paesi alleati non c'entrano niente e si dovesse ipotizzare l'azione di Mig libici (ipotesi ricorrente ancorché macchinosa) si dovrebbe concludere che quella sera il nostro fronte sud era del tutto sguarnito. Chiunque poteva entrare e colpire senza lasciare traccia di sé. Un'ipotesi che aprirebbe interrogativi inquietanti sulle nostre capacità di difesa e che non aiuterebbe la credibilità della nostra aeronautica.

Aeronautica Pri litiga con Pli e Psi

■ ROMA. Zanone riferisce oggi al Consiglio dei ministri i risultati della nuova minindagine sulla sciagura di Ustica. Il clima non è dei più distesi. I militari continuano a tuonare contro chi li considera in qualche modo responsabili nell'abbattimento dell'aereo civile, i repubblicani li difendono strenuamente e polemizzano con i liberali e con il socialista Amato. Craxi interviene e dice: «È stato il mio governo a trovare i soldi per recuperare dal fondo del mare il relitto dell'aereo». Difficile prevedere come si comporrà questa polemica nel Consiglio dei ministri. Ufficialmente Zanone dovrebbe illustrare i risultati dei suoi ultimi contatti con i vertici delle forze armate italiane e alleate. L'aeronautica italiana, però, ha già detto che non ha alcuna responsabilità nella vicenda, né diretta, né indiretta (ossia con occultamento delle eventuali prove sulla sciagura). Gli alleati tacciono o ripetono cose già dette (non c'erano esercitazioni Nato in quel momento). In realtà l'ipotesi di un missile sparato per errore da un alleato prende consistenza, ma nel caso che a sparare siano stati libici o israeliani (l'ultima ipotesi in ordine di tempo) si aprirebbe un altro capitolo e non meno inquietante sulla capacità delle nostre forze armate di garantire la sicurezza nazionale.

Ieri i repubblicani hanno attaccato quanti, anche nella maggioranza e nel governo, «trat-

tano la questione senza tener conto dei delicatissimi problemi di rapporto con le forze armate che essa pone». Il Pri bacchetta Amato per una dichiarazione che lo stesso ministro afferma di non aver mai fatto e sostiene che dopo le precisazioni del capo di stato maggiore dell'aeronautica Pisano continuare ad affermare un coinvolgimento delle nostre forze «significa accusare una forza armata e i suoi capi di mentire consapevolmente al governo e al paese». Il Pri se la prende poi con il Pli, bollando come incoerente la richiesta di una inchiesta parlamentare sulla vicenda, dato che il ministro della Difesa è proprio il liberale Zanone.

Sulla vicenda Bettino Craxi è intervenuto ieri con una dichiarazione che esordisce così: «Sento dire che se avremo la verità su Ustica, la avremo nonostante le reticenze e le omissioni del Palazzo. Il Palazzo, se è al Palazzo del governo che ci si riferisce, quando l'ho abitato io, ha rimesso in moto gli accertamenti e li ha indirizzati verso la verità che sembra via via emergere». Craxi ricorda infatti che fu il suo governo a sbloccare i fondi per il recupero del relitto del Dc9, cosa che non fece - fa capire Craxi - il governo Spadolini.

Nella polemica è intervenuto anche l'ambasciatore libico a Roma: «Le ipotesi formulate da alcuni giornali sui Mig che avrebbero abbattuto il Dc9 sono invenzioni, assurdità che non meritano neppure una smentita». «Spero - ha detto - che la verità venga a galla, in modo da non fornire a nessuno il pretesto per tirare in ballo la Libia in un modo che non è corretto». L'avvocato di parte civile Ferrucci ha chiesto l'istituzione di una commissione d'inchiesta presieduta dallo stesso De Mita, che accerti la verità e ne riferisca immediatamente al Parlamento». Infine Falco Accame di Dp propone un premio per incentivare a parlare chi per 8 anni, sapendo, «ha tenuto il sasso in bocca».

□ B.Mi.

Il tipo di esplosivo dà la certezza il Dc9 fu abbattuto da un missile

Pur su scenari diversi, resta in campo la certezza che il DC9 di Ustica fu abbattuto da un missile. Uno dei riscontri sta nel tipo di esplosivo che fu ritrovato sui frammenti dell'aereo. L'Aeronautica, a Pratica di Mare, rilevò solo il T-4, usato nelle bombe, che fece pensare a un attentato a bordo. Ma i periti civili hanno trovato anche Tnt insieme al T-4, si usa solo nell'armamento militare.

VITTORIO RAGONE

ROMA. Gli scenari possibili della tragedia di Ustica si moltiplicano, ma resta identico il micidiale protagonista: un missile. È forse azzardato, oggi, pretendere di dare un nome e una nazionalità all'ordigno. Ma è certo che anche intorno a questo problema, di soluzione davvero non facile, stanno lavorando i periti e il giudice Bucarelli. Le autorità militari contestano l'ipotesi del missile, la riducono al rango di «ricostruzione giornalistica». Si alza ancora qualche

voce a sostenere che forse la strage fu causata da una esplosione a bordo: una bomba, un attentato.

Ma fra i documenti dell'inchiesta sono numerosi i riscontri che portano diritto al missile. Uno dei più rilevanti riguarda proprio le tracce di esplosivo trovate sui relitti del DC-9 che fu possibile strappare, poche ore dopo la tragedia, al mare di Ustica. Alcuni frammenti dell'aereo (pezzi di metallo e di legno, brandelli di plastica e tessuti) furono

sottoposti ad analisi, nel 1982, dai tecnici dell'Aeronautica militare, alla IV Divisione esplosivi e propellenti di Pratica di Mare. Fu l'Aeronautica a rivelare la presenza, sui frammenti, di T-4, l'esplosivo al plastico. Oggi i militari rivendicano quelle analisi come un merito: fummo noi - dicono - a indirizzare per primi l'inchiesta sulla pista giusta. È anche vero, però, che il T-4 è l'esplosivo «classico» delle bombe e delle stragi. La sua presenza da solo faceva pensare, allora, piuttosto che al missile, ad un attentato a bordo.

Quattro anni dopo, il quadro si è arricchito di particolari. I periti chimici nominati dal giudice Bucarelli, i professori Acampora e Malorni, consegnarono al giudice nel 1987 un responso diverso da quello dell'Aeronautica. Nei frammenti del DC-9 (ne esaminarono oltre 400, fra i quali alcuni estratti da due salme riesumate) non c'era solo T-4, ma

anche Tnt, il tritolo. Sono due esplosivi assai diversi. Instabile il T-4, che fonde a 202 gradi centigradi e a una velocità di detonazione superiore agli ottomila metri al secondo. Più stabile il Tnt, con un punto di fusione di 80 gradi e che detona a poco meno di settemila metri al secondo. Vengono composti insieme solo nelle testate militari, attraverso un procedimento complesso, che presuppone una struttura industriale. Nessun artigiano (né professionista) del terrore costruirebbe una bomba accoppiando i due esplosivi.

Perché l'Aeronautica rilevò la presenza del T-4 (che fa pensare alla bomba) e non anche quella del Tnt (che insieme al T-4 fa pensare al missile)? Sono possibili due spiegazioni non maliziose. La prima: la concentrazione e l'intensità del T-4 sui reperti del DC-9 era molto più alta che non quella del Tnt. La seconda: i periti militari di Pratica di Mare si affidarono a una tecni-

ca poco sofisticata, la cosiddetta cromatografia liquida, che consente solo di «presumere», per così dire, la presenza di un determinato composto (e talora «nasconde» la presenza di un altro). I periti civili fecero ricorso invece a metodi più sofisticati, abbinando le cromatografie alla spettrografia di massa: insieme, i due procedimenti tracciano una vera e propria «impronta digitale» della sostanza che si sta esaminando, e ne indicano con certezza pressoché assoluta le caratteristiche chimiche e fisiche. La ricerca fu estesa ad una molteplicità di esplosivi possibili: oltre a T-4 e Tnt, per fare qualche esempio, anche Petn, nitroguanidina, tetrile, acido picrico. Sui resti del DC-9 furono trovati solo i primi due. Ma la letteratura del settore (almeno quella di dominio pubblico) non consentirebbe per ora di risalire, dalla quantità dei residui incombusti, alla quantità di carica esplosiva che fu necessaria per abbattere il DC-9.

Ustica, il governo dice: «Indaghiamo all'estero»

Indagine su un disastro pieno di sospetti. Ieri il Consiglio dei ministri, con poco entusiasmo, ha deciso di accettare la proposta di Ciriaco De Mita per un'indagine del governo sulla tragedia di Ustica, otto anni dopo. I ministri repubblicani hanno voluto una dichiarazione di appoggio alle Forze armate e il ministro Rino Formica è uscito quasi subito sbattendo la porta. Avanti tutta sulla «pista» internazionale.

NADIA TARANTINI

ROMA. La riunione decisiva è stata quella della mattina, a porte chiuse, tra Ciriaco De Mita e Valerio Zanone. Ufficialmente convocato - e resoconto in un comunicato stampa - per decidere il ritiro anticipato delle nostre navi dal Golfo, il faccia a faccia ha preparato invece la decisione presa poi in Consiglio. Il presidente del Consiglio ha così potuto annunciare, in apertura di seduta, intorno alle 13, di aver accertato insieme al ministro della Difesa l'assoluta lealtà delle Forze armate italiane, e la conseguente convinzione che esse non siano coinvolte nel disastro. E di aver deciso una commissione d'indagine.

Oltre ai dati «ulteriormente acquisibili in campo internazionale» e che, ha precisato Zanone in una conferenza stampa, solo la presidenza del Consiglio può ricercare con autorevolezza, il governo di allora, con i ministri che indagarono (Formica per i Trasporti, Lagorio per la Difesa), torna sotto i riflettori. Perché la tesi che giustifica la commissione di indagine è che i militari non tacquero nulla a chi di dovere, casomai interpretarono «con lealtà» un

orientamento politico.

Ed erano da poco passate le 13 quando Rino Formica, il ministro dei Trasporti di allora, che spesso ha dichiarato di aver indagato fra mille difficoltà, ha abbandonato il Consiglio dei ministri. «Stanno discutendo di Ustica», ha mormorato uscendo. Durante la giornata, si sarebbe poi sfoga-

to così: «Qui va a finire come per il processo di piazza Fontana: alla fine tutti assolti come se non fosse successo niente». In Consiglio, intanto, la proposta di De Mita raccoglieva ben poche adesioni, anche se non si registrava nessuna esplicita contestazione. Giuliano Amato, uno dei protagonisti delle polemiche di questi giorni, è stato proprio in quell'ora decisiva richiamato a Montecitorio, per riferire sulla Finanziaria. Non ha nascosto che il suo orientamento - se l'avesse espresso - sarebbe stato di far convergere sull'indagine giudiziaria anche le informazioni del governo. E non di indagare a parte.

Tra i pochi intervenuti, i ministri repubblicani. In partico-

lare Adolfo Battaglia ha insistito sulla «lealtà» delle Forze armate e sulla necessità di fugare ogni dubbio che la commissione d'indagine prenda, sia pure marginalmente, di mira i vertici militari. Ecco la ragione della frase del comunicato finale del Consiglio, che dice: «Il Consiglio dei ministri, nell'approvare la relazione del ministro della Difesa, ha confermato la piena fiducia del governo della Repubblica nella lealtà e nel senso del dovere delle Forze armate».

Con queste premesse, la relazione di Valerio Zanone è stata poco più che un atto dovuto. Zanone ha elencato anche con un po' di noiosa pignoleria i «mattinali» dell'utilizzazione, in quei giorni cruciali, di missili, radiobersagli e la mappa delle attività di volo, dalle quali risulta, ha argo-

mentato, che nessun velivolo o ordigno italiano solcò il cielo di Ustica nelle ore fatali. Conclusione: «Dai dati che ho raccolto - ha detto Zanone ai ministri ed ha, poi, ripetuto ai giornalisti - risulta che le Forze armate italiane non posso-

no aver causato il disastro di Ustica». Altrettanto puntigliosamente il ministro della Difesa ha elencato le ricostruzioni giornalistiche di questi giorni, a partire dai servizi del «Tg7». E qui una piccola sorpresa: «La versione secondo la quale si dispone della registrazione radar di Marsala fino a 4 minuti successivi al momento del disastro - ha precisato Zanone - non è del ministero della Difesa...». E di chi, allora? «È la versione data dalla commissione tecnica del ministero dei Trasporti fin dal 1980».

Impossibile andare oltre. La traccia - ammette Zanone con i giornalisti - porta fuori dell'Italia, se missile ci fu (e non è più smentito) non fu italiano. Se i militari non tacquero, fecero cioè il loro dovere dicendo tutto quanto in loro possesso, fu per altre ragioni che luce completa non fu mai fatta. E oggi l'indagine - dice Zanone - «sarà rapida», perché servirà principalmente a «raccogliere elementi utili in sede internazionale». Sui «buchi neri» dell'inchiesta, il ministro della Difesa ha qualche

elemento in più? «Non potrei averne - risponde ai giornalisti, finito il Consiglio, Valerio Zanone - perché le registrazioni fondamentali sono sotto sequestro da parte dell'autorità giudiziaria». E come giustificherà - è stato chiesto - questa nuova indagine con i vertici militari? «Non devo giustificare un bel niente», risponde Zanone, certo che la decisione presa ieri ha ricucito lo strappo dei giorni scorsi.

Un'indagine del governo era stata chiesta ieri mattina, prima del Consiglio, da Mario Segni, presidente del comitato parlamentare sui servizi segreti, proprio per fugare i dubbi di azioni diffamatorie (a mezzo stampa) nei confronti

delle Forze armate. Ieri sera la «Voce Repubblicana» minaccia esplicitamente l'accusa di «vilipendio» per quello che viene definito «il giornalismo investigativo». Molti corrono dunque in soccorso. Lelio Lagorio, ministro della Difesa di allora, scrive oggi sul «Avanti!» che i socialisti «non ci stanno» a «sparare nel mucchio». E Bettino Craxi conclude, riferendosi al «silenzio dei militari»: «Mi sembra strano che si siano potuti tenere un simile segreto per tutti questi anni».

Chi paga per Ustica?

BRUNO MISERENDINO

E così, otto anni dopo, sul «caso» Ustica ci sono solo due terribili certezze: la prima è che il Dc9 con 81 persone a bordo fu abbattuto da un missile, la seconda che qualcuno per anni ha custodito il segreto, sperando di non venire mai scoperto. C'è voluto un servizio televisivo per far «esplodere» il caso e provocare un putiferio. Le forze armate italiane, chiamate in causa, hanno respinto con «furore» le responsabilità nella vicenda. Non abbiamo sparato noi - dicono - non abbiamo coperto nessuno; non abbiamo visto nulla. Zanone è d'accordo. Ma allora chi ha fatto partire il missile? Nessuno riesce a spiegarlo, ma intanto le domande vengono a grappoli, ognuna più inquietante dell'altra. E ogni possibile risposta aggrava la situazione. Sono stati gli alleati a sparare durante un'esercitazione? La Nato ha sempre risposto di no, i singoli alleati non hanno mai fiutato.

Le possibilità allora sono due: o questi alleati hanno mentito spudoratamente alle autorità italiane, oppure chi tra gli italiani sapeva o aveva visto ha taciuto per ordini superiori. Ora, dopo otto anni, il governo dice: la pista è estera, indaghiamo lì. Se si aspettano dagli alleati una verità sempre nascosta, è una manifestazione di ingenuità, se Zanone pensa di indagare in altri paesi (ad esempio la Libia e Israele) la cosa è ancora più grave. Significa che caccia di diversa nazionalità sono potuti entrare per centinaia di miglia nel nostro territorio, sparare, abbattere (per errore o deliberatamente) un nostro aereo civile e andarsene indisturbati. Una bella sicurezza. Resta il fatto che, qualunque di queste ipotesi sia la verità, qualcuno ha mentito. Il ministro dell'epoca (Lagorio) non ha nulla da dire? Nessuno pagherà per tutto questo?

Ustica: «processo» a Zanone

Indagine governativa? No, grazie: dev'essere il Parlamento a far luce sul disastro e, soprattutto, su otto anni di omissioni e depistaggi. È la secca risposta data ieri a Montecitorio al ministro della Difesa non solo dall'opposizione ma, con il Psdi, persino da quel Pli in cui milita Zanone. Spaccatura netta nel pentapartito, quindi; e adesione maggioritaria alla proposta Pci di un'inchiesta delle Camere.

GIORGIO FRASCA POLARA

ROMA. Il rapporto fatto da Zanone in risposta ad una pioggia di interrogazioni non si era distaccato di un millimetro dalle dichiarazioni rese dal ministro della Difesa l'altro giorno, al termine del Consiglio dei ministri che aveva partorito - con grande travaglio - la pasticciata soluzione di una commissione d'indagine governativa. Anzitutto una serie di «non risulta» e di «posso escludere»: nessun radiobersaglio partito da poligoni italiani, nessun missile italiano, nessun velivolo militare a quell'ora e su quella rotta, e anzi nessuna attività militare in corso, ecc.

Poi, frettolosamente, un «l'Aeronautica militare non dispone di indecazioni» circa il reperto sequestrato dai carabinieri nelle acque di Baia Domizia (la famosa aletta di radiobersaglio che è un pilastro della ricostruzione del Tg/ Sette); ed un ancor più frettoloso «non è stato rinvenuto» l'ordine di servizio su cui do-

vevano figurare i nomi degli uomini della stazione radar di Marsala al lavoro la sera della strage, e così bene al lavoro che è stata fatta sparire ogni traccia delle registrazioni proprio degli attimi in cui si consumava il disastro. Infine una intransigente e per questo grottesca difesa dei vertici militari di ieri e di oggi, ai quali Zanone ha voluto manifestare totale «comprensione», incondizionato plauso per la «continua collaborazione» e piena solidarietà di fronte al comportamento dei mass media e alle loro «ipotesi e congetture presentate come verità acquisite». Da qui a fare intendere che si punta su responsabilità straniere e che soprattutto in questo senso si muoverà l'indagine governativa, il passo è stato breve. Naturalmente con l'assicurazione che l'inchiesta sarà condotta «nei tempi più solleciti» da uomini «esperti e indipendenti» (da chi?).

In un'aula raggelata da que-



ste goffagini, le repliche a Valerio Zanone sono piovute come saette. Il via l'ha dato il vicepresidente comunista della commissione Difesa, Isola Gasparotto. «In 24 ore - ha ricordato - gli Usa hanno riconosciuto di avere abbattuto l'airbus iraniano; e in 48 l'Urss ha ammesso di aver colpito il Jumbo sud-coreano. E voi dopo otto anni venite a dirci che farete un'indagine amministrativa? Non siete credibili: nessuno ha più fiducia in voi. L'inchiesta deve farla il Parla-

mento: basta poco tempo speso bene, a far luce sul perché di tanti misteri, su tante «azioni di contrasto all'accertamento della verità» - così ha appena denunciato un altro ministro, Rino Formica - compiute occultando, depistando e deviando».

L'intervista di Formica al nostro giornale è stata poi quasi letteralmente sbattuta in faccia a Zanone dal radicale Franco Rutelli («lei non ha voluto distinguere tra responsabilità politiche e responsabili-

tà militari, e quindi si è auto-collocato sul banco degli accusati»), dal demoproletario Edo Ronchi («Se ci impedirete di costituire formalmente una commissione parlamentare d'inchiesta, i gruppi potranno comunque farsi carico di un controllo severo e incalzante del vostro operato»), dal verde Giancarlo Salvoldi e dal presidente della Sinistra indipendente Stefano Rodotà. Da Rodotà accenti assai sdegnati: «Lei ha parlato come se il Parlamento non avesse mai discusso di questa scandalosa vicenda: ci prende per scemi o per smemorati?». Nel merito: «Di quale piena collaborazione dei vertici militari lei parla, di quella che ha portato all'occultamento del foglio delle presenze alla stazione radar di Marsala? Almeno, due anni fa in questa stessa aula l'allora sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giuliano Amato disse che erano legittimi i sospetti sulla sostituzione dei nastri proprio nel momento del disastro. Due anni dopo lei è ancor più reticente, anzi è senza pudore. Indagini in direzione di altri paesi? Le chiederemo noi, due anni fa, e ci fu risposto picche. E allora, a questo punto, l'indagine governativa è un puro espediente».

Fino a che la richiesta della commissione parlamentare è stata fatta propria dalle opposizioni, tutto poteva apparire rientrasse nella norma. Ma i guai per Zanone sono cominciati quando ha preso a repli-

care il capogruppo Psdi Filippo Caria: poche parole, solo per dichiarare il suo consenso schietto con la proposta formulata da Gasparotto. Poi il vicepresidente dei deputati socialisti Franco Piro: ha difeso (tuttavia senza entusiasmo) la scelta del governo ma ha anche avvertito: «Le perizie sono quasi pronte, avete davvero poco tempo per chiarire le cose, tra due-tre mesi può saltar tutto fuori».

Ma il momento più impressionante è venuto con l'intervento del capogruppo liberale Paolo Battistuzzi. Attenzione: Battistuzzi ha parlato subito dopo il durissimo attacco personale a Zanone di Stefano Rodotà. Avesse speso, l'esponevole Pli, una sola parola a difesa del suo collega ministro. Macché, e anzi un esplicito riconoscimento della validità di riserve e sospetti, ciò che legittima a tal punto la richiesta di una commissione parlamentare che essa è stata fatta propria anche se giusto da Battistuzzi. A Zanone non è rimasto che consolarsi con gli ancor più sferzanti attacchi agli organi d'informazione del repubblicano Aristide Gunnella («la commissione d'inchiesta è uno strumento troppo politiccizzato»), e con le caute parole di circostanza del democristiano Paolo Caccia, chiamato in fretta e furia a sostituire l'ex ministro della Difesa Adolfo Sarti che aveva stimato più opportuno non replicare.

L'UNITÀ
VENERDÌ 11 NOVEMBRE 1988

Il leader libico ha ricevuto
una delegazione siciliana

Gheddafi accusa: missile Usa colpì a Ustica

Il leader libico Gheddafi accusa: «Il Dc9 di Ustica l'hanno abbattuto gli americani». Lo ha affermato ieri nel corso di un incontro con un gruppo di politici e giornalisti. Gheddafi ha inoltre annunciato di essere in possesso di documenti in grado di scagionare Tripoli. E intanto il ministro Formica replica al generale Bartolucci: «Dovrebbe ammettere che non è in grado di riferire su ciò che accadde».

WALTER RIZZO

■ CATANIA. Ad abbattere il Dc9 Itavia caduto tra Ponza ed Ustica la sera del 27 giugno 1980 non fu un missile libico, ma un missile americano. E' quanto ha dichiarato ieri il leader libico Gheddafi nel corso di un incontro con un gruppo di politici e giornalisti italiani in una base militare libica della Sirte «E' ora di finirla con queste accuse contro la Libia - ha detto Gheddafi rivelando di avere in suo possesso documenti in grado di scagionare Tripoli - ormai si sa che a causare la tragedia di Ustica è stato un missile americano».

Nuova delusione ieri all'aeroporto di Catania per i familiari degli 11 pescatori con-

dannati dalla magistratura libica per violazione delle acque territoriali. Il rilascio degli 11 è slittato ancora per motivi burocratici. Il rientro dei nostri connazionali è annunciato per oggi o domani.

Intanto il ministro Rino Formica replica al generale Bartolucci sul caso Ustica «Il generale era Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, il responsabile più alto in grado tra quelli che dovevano garantire la sicurezza e la difesa dello spazio aereo nazionale. Egli dovrebbe avere l'umiltà di ammettere di non essere in grado di riferire su ciò che avvenne nella notte del 27 giugno 1980».

Gheddafi sostiene di avere le prove dell'estraneità libica nell'abbattimento del Dc9. Ha parlato in una base militare

Rinviata di altre ventiquattr'ore la liberazione degli 11 pescatori siciliani graziati dal leader. Bloccato anche il dc Nicolosi

«Era Usa il missile di Ustica»

«È ora di finirla con le accuse contro la Libia. Ormai si sa: a causare la tragedia di Ustica è stato un missile americano». Il leader libico Muhammad Gheddafi ha approfittato di una cerimonia pubblica alla presenza del presidente della giunta regionale siciliana, il dc Rino Nicolosi, per raccontare la sua verità sull'abbattimento del Dc9 Itavia inabissatosi nel Tirreno otto anni fa con 81 persone a bordo.

WALTER RIZZO

CATANIA. Ha ricevuto la delegazione siciliana nella sua residenza presidenziale, nel deserto della Sirte. «Sono voci di chi vuol mettere contro Italia e Libia» ha detto Gheddafi riferendosi alle indiscrezioni comparse su alcuni giornali nei giorni scorsi circa il coinvolgimento del governo di Tripoli nella sciagura del Dc9 di Ustica.

Il leader libico ha scelto una cerimonia ufficiale per attaccare direttamente gli Stati Uniti: nella base militare della Sirte ha infatti incontrato il presidente della Regione Sicilia, il dc Rino Nicolosi, per comunicargli la decisione di graziare gli 11 pescatori italiani arrestati e condannati per

aver violato le acque territoriali libiche. Nicolosi con gli 11 marinai sarebbe poi dovuto rientrare in Italia già ieri sera, ma a causa di una serie di intralci burocratici la partenza è stata rinviata di ventiquattr'ore. Salvo imprevisti, il ritorno avverrà oggi. Un'ulteriore doccia fredda per i familiari dei pescatori che sono in attesa all'aeroporto di Catania Fontanarossa già da domenica sera. Gheddafi dunque ha approfittato dell'occasione per accusare gli Usa dell'abbattimento dell'aereo italiano aggiungendo di avere i documenti in grado di scagionare il suo paese. Subito dopo ha ribadito che le flotte americana e sovietica devono lasciare il

Mediterraneo affinché diventi un «mare di pace».

Il discorso dell'uomo forte di Tripoli è rimbalzato in Italia insieme alla notizia del ritardo nella scarcerazione degli 11 italiani. Delusione e sconforto tra le famiglie.

Sono in attesa da due giorni ormai. Hanno le facce tirate dalla tensione esasperante di queste lunghissime ore di attesa. Alle diciannove, erano tutti lì, incollati ai vetri dell'aeroporto di Fontanarossa con gli occhi puntati verso l'alto e le orecchie tese al minimo fruscio dell'altoparlante che annuncia voli sulla pista dell'aerostazione catanese.

Non sentono la fatica, aspettano il ritorno dei loro cari detenuti in Libia dopo essere stati catturati nel canale di Sicilia 85 giorni fa. Sono stati tutta la mattinata con gli occhi fissi sugli schermi televisivi in attesa di una conferma, di una notizia più precisa sull'esito della missione che doveva riportare in Italia fino all'ultimo nostro connazionale. Alle 19,15 arriva l'ennesimo annuncio negativo, portato

dai colleghi di un'emittente locale, visto che, in maniera quasi incredibile, nessuna autorità dello Stato ha creduto bene di dare una benché minima assistenza alle oltre duecento persone riunite all'aeroporto in attesa di notizie da Tripoli. I nostri connazionali e la delegazione regionale restano in Nord Africa perché restano da risolvere una serie di non meglio precisate complicazioni burocratiche. Quando saranno superate queste complicazioni e quando, di conseguenza il Dc9 dell'Unify con a bordo i nostri connazionali potrà alzarsi in volo non è stato saperlo.

Luna Scatà è la moglie del capitano del «Francesco II», si accascia su una poltroncina della sala d'attesa, si guarda in giro come stordita. Poi trova la forza di parlare della vicenda: «Mio marito lavora sul mare da 40 anni - dichiara la donna - e non può aver commesso un errore di rotta così grossolano. Era fermo a causa del maltempo e i libici lo hanno preso accusandolo di spionaggio (accusa dalla quale è però stato assolto, ndr)».

Ustica, Bobbio sottoscrive «per la verità»

■ ROMA. Norberto Bobbio sottoscrive «per la verità su Ustica». Bobbio ha aderito all'appello lanciato un mese fa dall'Associazione dei familiari delle 81 vittime della strage del Dc9, inviando un milione come contributo alle spese processuali che la parte civile si trova a dover affrontare.

Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione, ha commentato commossa la decisione di Bobbio: «È un gesto che ci ha dato nuovo coraggio, e che ci ha fatto capire che non siamo soli in questa

battaglia per la verità».

L'appello fu presentato a Palermo. «La verità giudiziaria su Ustica - fecero rilevare i parenti delle vittime - si è avvicinata, ma è ancora da conquistare». «Alla coscienza civile di tutti, cittadini, enti, associazioni e organi istituzionali», ci si rivolge perché affianchino l'Associazione anche materialmente, in «una battaglia che riguarda l'intera collettività nazionale».

Per i versamenti è stato aperto un conto corrente bancario, il numero 10111/1,

presso l'agenzia 017 della Cassa di risparmio di Bologna. A garantire la gestione dei fondi è il «Comitato per la verità su Ustica», di cui fanno parte deputati, senatori e altre personalità.

Non si spegne, intanto, la polemica suscitata dalle dichiarazioni del sottosegretario alla Difesa Stelio De Carolis (Pri), che davanti agli allievi dell'Accademia aeronautica di Pozzuoli, il 4 novembre scorso, liquidò come «una sceneggiata di cattivo gusto» le audizioni pubbliche

dei generali davanti alla commissione parlamentare sulle stragi.

«Un'inchiesta che si fa spettacolo - aggiunse De Carolis - non è più un'inchiesta». Il sottosegretario, in quell'occasione, si erse a difensore d'ufficio dei generali, sottoposti «a un grave disagio».

Un gruppo di deputati del Pci (Mannino, Capecchi, Alessandro Costa, D'Alema, Ferrandi, Galante, Gasparotto, Magri, Mombelli, Nappi, Palmieri e Trabacchini) ha

presentato un'interpellanza a Forlani e al ministro della Difesa Martinazzoli: vi si ricordano le affermazioni di De Carolis, «gravemente offensive nei confronti del Parlamento», e che suonano «come un invito ai militari a contestare la legittimità della commissione stragi».

I deputati comunisti chiedono al governo se non ritenga che i «comportamenti gravi» assunti da De Carolis «possono costituire motivo di incompatibilità con la permanenza del sottosegretario nell'incarico di governo». □ I.V.R.

Lo ha detto a Catania ricevendo i pescatori tornati in libertà

L'ambasciatore libico corregge «Gheddafi non sa nulla del missile»

Non esiste alcun dossier libico sulla vicenda del Dc9 di Ustica. La smentita è venuta dall'ambasciatore libico in Italia nel corso della conferenza stampa all'aeroporto di Catania dopo il rientro in Sicilia dei pescatori detenuti nella Jamahiriya. «Le accuse di Gheddafi si basano esclusivamente sui documenti italiani». Il rientro in patria dei marittimi dopo 84 giorni di prigionia.

WALTER RIZZO

■ CATANIA. «Le dichiarazioni del leader Gheddafi sul disastro di Ustica si riferivano alle indagini e alle inchieste italiane, che hanno dimostrato che il missile che ha abbattuto il Dc9 dovrebbe essere o italiano o comunque Nato. Il colonnello Gheddafi ha detto che esiste un voluminoso fascicolo riferendosi ad un dossier fatto dagli italiani e non dai libici, ha detto che bisogna leggere quel fascicolo per sapere la verità». L'ambasciatore libico a Roma Abdrrahman Shalgon scandisce con attenzione le parole spazzando via di colpo tutte le ipotesi su presunte clamorose rivelazioni che il leader libico si appresterebbe a fare sulla vicenda dell'aereo italiano precipitato nella fossa del Tirreno con 81 persone a bordo. In buona sostanza, i libici respingono ogni addebito accusando ancora una volta le forze militari Nato di essere responsabili del disastro di Ustica. A sostegno delle loro accuse, questa volta, i libici tirano in ballo le indagini condotte dalle autorità italiane, che da sole basterebbero ad individuare in un caccia Nato l'aereo killer

che colpì il Dc9. Le dichiarazioni dell'ambasciatore arrivano durante la conferenza stampa tenuta all'aeroporto dai protagonisti della liberazione dei marittimi siciliani, che erano stati catturati 84 giorni fa dalle motovedette libiche mentre si trovavano impegnati in una battuta di pesca al pesce spada. La loro odissea pareva non dovesse avere mai fine. La delegazione italiana, guidata dal presidente della Regione siciliana, Rino Nicolosi, pareva dovesse limitarsi ad un rapido blitz, in Nord Africa: partenza alle 11,30 da Catania, arrivo a Tripoli, per prelevare i marittimi graziati da Gheddafi, e rientro in Sicilia alle ore 18. Questo il programma stabilito in un primo momento, ma sin dal pomeriggio di sabato scorso si intuì che le cose sarebbero andate per le lunghe. Una serie di estenuanti trattative a Tripoli, l'incontro con Gheddafi e la sua azione per la liberazione dei pescatori siracusani, forse in netto contrasto con l'ala più oltranzista dei suoi collaboratori. Una ridda continua di notizie, ora buone, ora assolutamente sconcertanti han-

no tenuto i parenti dei marinai in una continua angoscia fino a ieri mattina. Sono le 13,43 quando il Dc9 della «Unifly Express» posa le sue ruote sulla pista di Fontanarossa. Il primo a toccare terra è l'on. Nicolosi, visibilmente provato, ma che non rinuncia a godersi il sapore di un piccolo trionfo personale che, fino all'ultimo, poteva risolversi in un clamoroso boomerang nel caso che a Tripoli avesse prevalso l'ala dura della Jamahiriya. Poi vengono giù dalla scaletta dell'aereo i protagonisti di questa drammatica vicenda: viene avanti per primo Giuseppe Mercurio del «Francesco II».

Come vi hanno trattato durante la prigionia?

«Bene, non ci possiamo certo lamentare, non è assolutamente vero che ci hanno costretto ai lavori forzati. L'unico guaio era l'impossibilità di comunicare con le famiglie». Scappa via ed è quasi sommerso dall'abbraccio dei parenti e degli amici. Più in là, una donna, lancia un urlo altissimo dopo più di tre mesi di angoscia riesce finalmente a riabbracciare il marito e il figlio giovanissimo.

Mario Moscuza è il capitano dell'«Antonio Vella»; ha indossato una tuta verde e la testa rasata, sembra il protagonista di «Fuga di Mezzanotte». «Non abbiamo nessuna recriminazione contro i nostri carcerieri - dichiara il giovane comandante -, anche il processo ha

avuto uno svolgimento tutto sommato regolare, con la presenza di un difensore che ha fatto quel che ha potuto».

Quando avete saputo della liberazione?

«Ieri notte ci hanno prelevato dal carcere e ci hanno portati in una località sconosciuta, poi all'alba abbiamo capito che eravamo liberi non appena ci hanno consegnati al presidente Nicolosi e all'ambasciatore italiano. È stato come risvegliarsi da un brutto sogno». Poi viene nuovamente sequestrato, questa volta dai familiari che lo soffocano quasi tra gli abbracci. Hanno atteso per troppo tempo questo momento per dividerlo con chicchessia. Un attesa lunga, che il presidente Nicolosi giustifica con la complessità della trattativa con la Libia.

La commissione sentirà Zanone (e Gava su Cirillo)

Ustica, il comitato dei servizi indagherà sui depistaggi

Il comitato parlamentare per i servizi di sicurezza ha deciso di condurre, in parallelo, a quello sugli sviluppi dell'affare Cirillo, un'inchiesta anche sulla sciagura di Ustica, in pratica su otto anni di silenzi e depistaggi. La decisione, senz'altro clamorosa, è trapelata attraverso il sibillino annuncio del presidente del comitato, Segni, di due imminenti audizioni: quella di Gava e quella di Zanone.

GIORGIO FRASCA POLARA

■ ROMA. Dal momento che nulla lasciava pensare ad un improvviso coinvolgimento del ministro della Difesa nello scandalo che chiama in causa l'attuale responsabile dell'Interno, i giornalisti sono andati per esclusione. Ed in capo a qualche ora, pur tra mille difficoltà (i lavori del comitato sono sempre coperti dal più stretto riserbo), si è avuta la conferma sia pure indiretta della decisione di aprire un dossier-Ustica.

Duplici, e rilevantissima, la valenza di questa decisione. Intanto per la natura stessa dell'organismo che ha deciso di intervenire: è chiaro che il comitato non s'interessa direttamente di missili e radio-bersagli, ma vuole veder chiaro in troppe contraddizioni, in troppe coincidenze, in troppi buchi neri. È un tentativo di approccio, dunque, al nocciolo di uno scandalo che si trascinava da troppo tempo.

Ma c'è, nella decisione del comitato, anche un'eco della polemica che oppone aperta-

mente, da qualche giorno, il Parlamento al governo. All'indomani della decisione del Consiglio dei ministri di nominare una commissione d'indagine governativa sulla vicenda del Dc 9 precipitato nelle acque di Ustica, la maggioranza dei gruppi della Camera (compresi quelli del Psdi e dello stesso Pli di cui Zanone è esponente di primo piano) aveva giovedì scorso non solo pesantemente contestato il rapporto presentato proprio dal responsabile della Difesa, ma anche sottolineato la necessità che ad indagare fosse il Parlamento e non l'esecutivo. Ed ecco proprio il comitato parlamentare per i servizi segreti intervenire chiedendo di ascoltare (in data non precisata) il ministro della Difesa Valerio Zanone. Il quale avrà dunque l'opportunità di parlare in una sede quanto mai riservata.

E veniamo all'altro caso scottante, il Gava-Cirillo. Quella di ieri è stata una riu-

nione in cui il comitato è entrato nel vivo della questione, con l'audizione del democristiano Angelo Sanza, sottosegretario alla presidenza del Consiglio delegato proprio ai servizi segreti. Perché l'interrogatorio di Sanza? «Tutto nasce dalla lettura dell'ordinanza del giudice Carlo Alemi», ha detto soltanto il presidente del comitato, Mario Segni. Ma venti giorni fa, nel preannunciare l'avvio dell'inchiesta, proprio il comitato aveva fatto sapere che quell'ordinanza ha evidenziato «ulteriori responsabilità di settori e di funzionari dei servizi segreti rispetto a quelle già indicate, a suo tempo, dalla relazione Gualtieri», cioè dal comitato parlamentare per i servizi della precedente legislatura.

A Sanza quindi il comitato ha posto una serie di quesiti che, ha spiegato Segni, «attendono risposte in tempi brevi». Come dire che l'interpellato si è riservato di consultare atti e/o di interpellare responsabili dei servizi segreti, e si è impegnato a riferire al più presto. Ma intanto il comitato non resta con le mani in mano, e decide di convocare il più chiacchierato dei protagonisti della vicenda: l'attuale ministro dell'Interno, Antonio Gava. Anche sulla data di questa audizione, riserbo totale.

Quel che si sa per certo è che, comunque, per Gava comincia una serie di impegnati-

ve audizioni. Dopo il comitato parlamentare, sono già in lista per interrogarlo la commissione Antimafia e la commissione sulle stragi: nessuna sovrapposizione, ed anzi una sorta di indagine articolata per settori specifici di competenza.

Ancora un particolare. Mentre delle riunioni del comitato per i servizi segreti non vengono diffusi resoconti, ed i suoi membri sono tenuti al riserbo assoluto, la commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi ha già deciso che le sedute e le audizioni relative al caso Cirillo saranno pubbliche.

Riascoltato il generale arrestato «Argo 16» e «Ustica» analogie nel depistaggio?

Subito dopo l'esplosione in volo nel 1973 di «Argo 16», l'aereo usato dal Sid, corsero davvero voci insistenti di sabotaggio fra i periti militari. Ma la relazione finale esclude esplicitamente l'ipotesi. Lo ha confermato ieri il generale Pietro Piccio, arrestato per reticenza. L'ufficiale, interrogato dal giudice Mastelloni, è stato sentito anche sul disastro di Ustica: all'epoca comandava la regione aerea del Sud.

DAL NOSTRO INVIATO
MICHELE SARTORI

VENEZIA. Due ore di interrogatorio, dalle tredici alle quindici di ieri, per il generale in congedo Pietro Piccio, 67 anni, arrestato nei giorni scorsi per reticenza dal giudice istruttore di Venezia Carlo Mastelloni. Alto, barbetta alpina, giacca di tweed, l'ufficiale - difeso dall'avvocato Antonio Pognici, presidente della camera penale veneziana - non è parso particolarmente turbato. All'uscita ha potuto salutare brevemente la moglie Tea. Ieri il magistrato gli ha contestato formalmente il mandato di cattura; ma già da oggi potrebbe essere rimesso in libertà, o agli arresti domiciliari. A turbare il tranquillo congedo del generale sono due disastri aerei, con una caratteristica comune: in entrambi i casi sarebbero intervenuti i servizi segreti italiani per «deviare» le inchieste. Questa, almeno, è l'ipotesi del giudice. Il primo è l'esplosione in volo, nel novembre

1973, del C-47 «Argo 16», aereo militare in dotazione al Sid, che precipitò a due passi dalle fabbriche di Porto Marghera, provocando la morte dei quattro membri dell'equipaggio (due ufficiali e due sottufficiali). Il secondo è l'«incidente» di Ustica del giugno 1980. Nel 1973 il generale Piccio, capo di Stato maggiore della I regione aerea, competente per l'Italia del Nord, si occupò direttamente dell'aereo precipitato, nominando i periti della commissione d'inchiesta militare. Nel 1980, invece, l'ufficiale comandava in Puglia la terza regione aerea che, attraverso la rete radar, avrebbe dovuto individuare il misterioso aereo che abbatté il Dc-9 dell'Itavia. Entrambi gli argomenti sono stati affrontati, ieri, nel corso dell'interrogatorio. Quello di «Argo 16», come è noto, fu classificato dalla commissione militare un incidente. L'aereo, si è saputo solo due anni fa, venne invece

sabotato su ordine del capo del Mossad, il servizio segreto israeliano. Come mai i periti dell'Aeronautica militare escludono apertamente l'ipotesi di un attentato? Il generale Piccio, ieri, ha ripetuto al giudice la sua versione: è vero, subito dopo il disastro circolava insistente la voce di un sabotaggio, nella stessa commissione d'inchiesta. Ma lui, dopo averne nominato i membri, non seppe più nulla. Ricevette una striminzita relazione preliminare, poi la commissione inviò documenti e conclusioni direttamente a Roma, alla «Commissione permanente per gli incidenti aerei» istituita presso il ministero della Difesa. Il generale nega anche, naturalmente, l'esistenza di pressioni del Sid, o di ambienti politici, per insabbiare l'inchiesta. Che vi siano state, invece, il giudice è convinto, tant'è che ha indiziato l'ex capo del Sid, Vito Miceli, di favoreggiamento degli israeliani, che organizzarono l'attentato per «avvertire» l'Italia di non essere troppo tenera con i terroristi mediorientali: «Argo 16» ne aveva appena riportati alcuni, sottobanco, in Libia. Probabilmente, la prossima mossa di Carlo Mastelloni sarà l'interrogatorio dei periti nominati dal generale Piccio, che conclusero i lavori nel 1974. Per quanto riguarda Ustica, il magistrato aveva già rivolto alcune domande nei

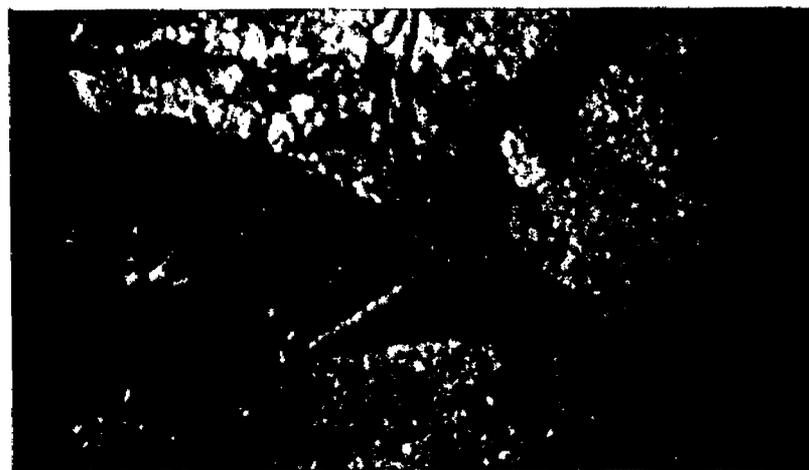
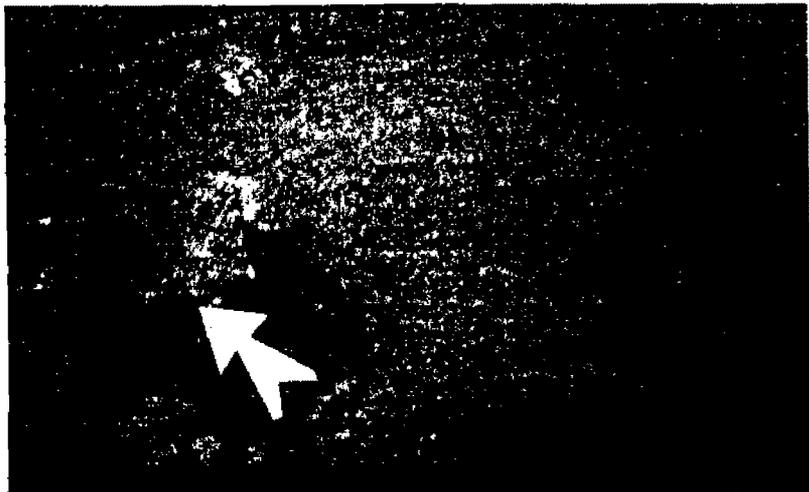


Il generale Piero Piccio al termine dell'interrogatorio effettuato dal giudice istruttore Carlo Mastelloni

giorni scorsi all'ufficiale, trasmettendo poi i verbali, per competenza, al giudice istruttore di Roma, Vittorio Bucarelli. Ieri è tornato sull'argomento, ma senza verbalizzazioni. Come mai la rete radar italiana, nel 1980, non individuò l'aereo che sparò il missile? Questo misterioso aggressore

era forse il Mig libico trovato abbattuto qualche giorno più tardi? Vi sono stati anche in questo caso interventi devianti dei servizi segreti? «Non ne so nulla. Comandavo la regione aerea, ma non sono un radarista», ha risposto il generale. Che un anno dopo andò in congedo.

L'UNITÀ 30/11/88



SEGRETO DI STRAGE

di Pierluigi Ficoneri e Mario Scialoja

Poche ore dopo il disastro i vertici militari già sapevano, con certezza, che il Dc 9 dell'Itavia era stato abbattuto da un missile. Perché allora la verità è stata tenuta nascosta? Di chi le responsabilità? Ecco la storia di un'inchiesta "deviata"

«**P**oche ore dopo l'incidente telefonai al generale Saverio Rana, allora presidente del Registro aeronautico italiano e quindi massimo responsabile della sicurezza degli aerei civili; mi diede subito un'informazione precisa: disse che al Dc9 Itavia esploso in volo 60 miglia a nord di Ustica si era avvicinato un oggetto volante non identificato e che subito dopo l'aereo di linea era stato colpito da un missile». A raccontare questi particolari, per la prima volta, è il socialista Rino Formica, ministro dei Trasporti all'epoca del dramma di Ustica (27 giugno 1980) e quindi uno

dei personaggi pubblici che più direttamente si erano dovuti occupare della vicenda. Il generale Rana, oltre ad essere presidente del Rai, era stato ufficiale operativo dell'Aeronautica e pilota personale di Pietro Nenni.

«Era un compagno e anche un amico», spiega Formica, «avevo piena fiducia in lui ed è per questo che rispondendo in Parlamento alle interrogazioni dei partiti affermai che l'ipotesi del missile rimaneva più forte delle altre». All'epoca, ricorda l'attuale ministro del Lavoro, infuriava la polemica sull'inefficienza dell'Itavia. Molti avevano subito imboccato la

pista del cedimento strutturale dell'aereo. «Ma Rana», sottolinea il ministro, «mi chiarì che le sue tempestive informazioni gli derivavano da un'analisi dei tracciati radar e da sue fonti precise all'interno degli ambienti militari che conosceva bene. Ebbi l'impressione che volesse mantenere una certa riservatezza su quello che lui poteva considerare un segreto militare».

A distanza di 7 anni e 10 mesi dal dramma che provocò 81 morti, questa testimonianza dimostra che poco dopo i fatti la strada della verità era già aperta e che c'era chi sapeva



Alcune immagini, trasmesse dal Tg1, del ritrovamento dei resti del Dc9 Itavia. In alto a sinistra: una pinza del sommergibile Nautil, incaricato del recupero, aggancia la scatola nera. A destra: parte della struttura della fusoliera; in basso: un motore dell'aereo immerso nel fango e una ruota del carrello; Sotto: Rino Formica, ministro dei Trasporti all'epoca del disastro.



molto, forse tutto. Questi 7 anni e 10 mesi sono serviti invece per tener lontana una verità più che inquietante, insabbiare indagini, confondere tracce e indizi, frapporre segreti e misteri. Tuttavia, attorno alla carcassa del Dc9 del volo IH 870 Bologna-Palermo che milioni di telespettatori hanno potuto vedere adagiata su un fondale fangoso a 3.850 metri di profondità, qualcosa si sta muovendo. Proprio in questi giorni, su incarico del giudice romano Vittorio Bucarelli che conduce l'inchiesta, è tornato in quel fondale buio il minisommergibile dell'Ifremer, la società francese incaricata del recupero: ha il compito di ricercare la seconda scatola nera (che contiene tutte le informazioni tecniche sull'aeromobile in volo) e forse anche le parti di quell'"oggetto" che avrebbe provocato l'esplosione dell'aereo di linea.

Ma altre iniziative sono state prese. Infatti sono ormai in molti a ritenere che il tempo dell'attesa e dei misteri è durato fin troppo. I senatori Antonio Giolitti e Nicolò Lipari hanno già presentato una proposta di «inchiesta parlamentare sul disastro di Ustica». Il Comitato per la verità su Ustica, guidato dall'ex presidente della Corte costituzionale Francesco Paolo Bonifacio, ha annunciato anch'esso la richiesta di una commissione di indagine monocamerale: «un organismo che si muova con velocità e agilità», spiega il giurista Stefano Rodotà. A Bologna si è appena costituita l'Associazione dei parenti delle vittime della strage del Dc9: presieduta da Daria Bonifetti, sta preparando un libro bianco sulla domanda di verità rimasta così a lungo senza risposta. Infine, i legali di parte civile, coordinati dall'avvocato Romeo Ferrucci, hanno

preludito un ricorso alla Corte europea dei diritti dell'uomo sull'«inaccettabile» ritardo delle indagini (prassi internazionale vuole che entro 90 giorni siano accertate le cause di un incidente aereo). «Questa è una storia di menzogne e insabbiamenti», sostiene Ferrucci, «ma anche di decise avanzate e improvvisi arretramenti di fronte a coloro che Giuliano Amato ha definito «reticenti eccellenti». Si tratta soprattutto della casta dei militari abituata a nascondere le verità più scottanti dietro un segreto di Stato inammissibile».

Ma vediamo alcuni dei più importanti depistaggi e lati oscuri della vicenda di Ustica, che fin dall'inizio risulta essere stata accuratamente controllata dalle autorità militari.

IL SEQUESTRO. L'aereo Itavia si disintegra in mezzo secondo alle ore 20, 58 minuti e 45 secondi del 27 giugno 1980. Poco dopo la scomparsa dei segnali del Dc9 ricevuti dal radar di Ciampino, i carabinieri circondano la torre di controllo dell'aeroporto e sequestrano tutte le registrazioni radio e radar. Alle 8 della mattina successiva Anna Lupi, sindacalista della Cisl, si presenta alla torre di controllo e chiede di parlare con qualcuno degli addetti ai radar: viene allontanata da un militare dell'aeronautica.

RADAR MILITARI. La zona del disastro era controllata dai radar delle basi aeree di Licola e Marsala. Dopo molte e prolungate reticenze i militari della difesa territoriale fornirono al magistrato inquirente, che da tempo ne faceva richiesta, le registrazioni dei due radar. Ma i dati di

>>>

Licola, trascritti a mano su una mappa, non poterono fornire alcuna indicazione utile. Mentre il radar di Marsala, come chiarisce la commissione di inchiesta ministeriale, «in quel momento era predisposto in modo da riportare su nastro magnetico solo le tracce di aerei con trasponder a bordo». Il che significa che registrava solo i segnali emessi dagli aerei di linea. Un'assurdità inverosimile se si pensa che scopo primario dei radar militari è proprio quello di tenere sotto controllo lo spazio aereo individuando proprio gli aerei «non identificati». Per di più la registrazione di questo radar risulta cancellata subito dopo la disintegrazione del Dc 9. Di tale vuoto non è stata data nessuna spiegazione plausibile. Cosa potevano contenere quei minuti scomparsi?

SILENZIO NATO.

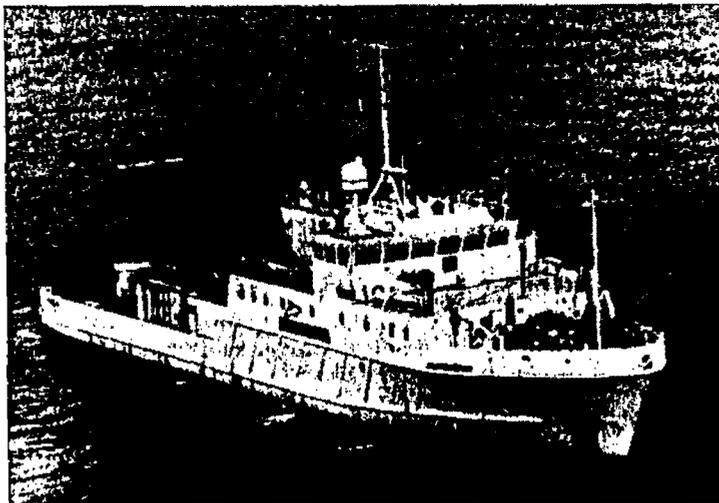
Anche il Comando Nato Sud Europa tiene costantemente sotto controllo il cielo del Mediterraneo dove è avvenuto il disastro. Ma delle sue registrazioni radar, che certamente esistono e certamente «hanno visto», nessuno finora ha potuto sapere nulla.

LA VERITA' DI CIAMPINO.

Inutilizzabile ogni informazione dei radar militari, l'unica «traccia» valida è quella dei radar dell'aeroporto di Ciampino. La lettura della mappa di questi segnali effettuata già nel 1980 dal National Transportation Safety Board (affidata ai superperiti John Macidull e John Transue) ha fornito un'interpretazione drammatica dei fatti. Circa un minuto e mezzo prima dell'esplosione un oggetto volante non identificato, «che si comportava come un caccia», appariva a ovest dell'aereo Itavia, effettuava una virata verso est e si dirigeva ad incrociare la rotta del Dc9 come per una manovra d'attacco. Quando il caccia è a circa due miglia dal Dc9 questo si disintegra e i suoi frammenti precipitano a piuma in caduta libera. Il caccia traversa il punto dell'esplosione e scompare verso est.

Un caccia ignoto avrebbe dunque attaccato deliberatamente un aereo civile di linea? L'assurdità di questa ipotesi, considerata da tutti inverosimile, ha tolto credibilità a quella che

invece è lettura di dati certi. Ma se si aggiunge allo scenario appena descritto un ulteriore elemento la ricostruzione acquista nuovo valore. La presenza di un terzo aereo potrebbe fornire la spiegazione: in sostanza il caccia attaccante, ben individuato dal radar, non avrebbe sparato un missile contro il Dc9, ma contro un altro caccia. Il quale, nell'intento di sfuggire all'inseguitore, si sarebbe «nascosto» nella scia dell'aereo di linea. Ma perché le tracce del primo caccia si vedono sul radar e quelle del secondo no? Intanto, la stessa analisi di Macidull rileva che subito dopo l'esplosione «uno o più oggetti volanti traversano l'area del disastro ad alta velocità». Inoltre la Commissione d'inchiesta dell'Itavia sostiene che le irregolarità degli echi radar rilevati negli



Il Nadir, la nave della società francese incaricata del recupero del Dc9.

ultimi minuti di volo del Dc 9 potrebbero risultare dalla «rappresentazione separata di due eco distinte e separate», cioè a dire dai segnali di due aerei vicini che si confondono tra di loro.

IL MIG LIBICO. La versione ufficiale vuole che un Mig 23 sfuggito al controllo dell'aeronautica di Gheddafi sia precipitato sull'altipiano della Sila il 18 luglio dell'80: ventuno giorni dopo l'incidente di Ustica. Ma l'autopsia effettuata sul cadavere del pilota dai professori Erasmo Rondanelli e Anselmo Zurlo dell'ospedale di Crotone, ha stabilito «con scientifica certezza che la morte risaliva almeno a quindici giorni prima». I due professori si stupirono anche del fatto che in un primo tempo il cadavere fosse stato seppellito senza l'autopsia «che veniva praticata normalmente anche per i semplici incidenti automobilistici». Ma c'è di più: Rondanelli e Zurlo raccontano che subito dopo aver visto il loro referto riceverono la visita

di un ufficiale dell'aeronautica venuto da Roma che, mostrando una foto polaroid poco chiara del cadavere, tentò di convincerli della correttezza della versione ufficiale. Altre foto invece, scattate dai militari durante l'autopsia e che mostrano con chiarezza la decomposizione del corpo, non furono mai allegate al fascicolo della perizia.

Altri fatti strani. In genere se cade un aereo sono i carabinieri del posto a segnalare l'incidente ai comandi superiori. Per il Mig libico avvenne esattamente l'inverso. Fu la legione di Catanzaro a segnalare alla compagnia di Crotone, che un «aereo doveva essere caduto da quelle parti». E questo 21 giorni dopo la tragedia di Ustica. Del resto, anche tra i testimoni che hanno collocato la caduta del caccia il 18 luglio, nessuno ha potuto affermare di averlo visto schiantarsi quel giorno sulla collina.

Qualcuno, dunque, ha tentato di nascondere che il Mig libico fosse caduto lo stesso giorno del disastro di Ustica? Era pericoloso che emergesse questa connessione? Probabilmente sì. Tanto è vero che quelli del servizio segreto militare rispedito l'aereo a Gheddafi senza neanche farlo esaminare accuratamente. E agli atti della magistratura risulta che a interessarsene fu direttamente Cesare Romiti, amministratore delegato della Fiat, della quale all'epoca i libici erano azionisti.

IPOTESI. L'aereo che fugge nel cielo di Ustica e che, volontariamente o no, si fa scudo dell'aereo di linea era il Mig libico? E' un'ipotesi possibile. Ma è già certo, invece, che lo stesso giudice istruttore Vittorio Bucarelli, come sostiene la richiesta di indagine parlamentare dei senatori Giolitti e Lipari, ha unificato l'inchiesta su Ustica con quella del Mig. E il caccia inseguitore? Francese, si è detto, o anche americano. Ma i rispettivi governi hanno smentito decisamente l'eventualità. L'accanito black out imposto dalle nostre autorità militari non potrebbe far pensare ad una «responsabilità» (infortunio, drammatico errore) di un caccia italiano levatosi in volo per una «intercettazione su allarme»? E' una domanda che non può essere soltanto esorcizzata. □

UN MISTERO SENZA SEGRETI

colloquio con Valerio Zanone

A otto anni di distanza dal disastro del Dc9 Itavia, il ministro della Difesa ha raccolto in un dossier le testimonianze e i documenti dei militari, per inviarlo alla magistratura. E in questa intervista dichiara che per lo Stato non c'è top-secret sull'inchiesta

Lunedì 27 giugno scorso i telegiornali hanno ricordato l'ottavo anniversario della strage di Ustica riproponendo un'ipotesi avanzata dall'«Espresso» due mesi fa: ossia che il Dc9 Itavia con 81 persone a bordo possa essere stato abbattuto per errore da un missile lanciato da un misterioso caccia contro un Mig libico in fuga (ritrovato una ventina di giorni dopo sui monti della Sila) o contro qualche altro ipotetico (esercitazioni?) bersaglio.

Da otto anni nessuna verità ufficiale è stata accertata e il disastro con i suoi 81 cadaveri è rimasto senza spiegazione. Una spiegazione che già nel 1986 l'allora sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Giuliano Amato, ipotizzò potesse trovarsi chiusa «in qualche cassetto», coperta da «reticenti eccellenti».

Per cercare di fare il punto della situazione ci siamo rivolti al ministro della Difesa, Valerio Zanone, il quale, qualche giorno fa, ha promosso un'indagine interna al suo ministero e agli stati maggiori militari per raccogliere tutte le testimonianze e i documenti esistenti sulla vicenda Ustica. Il dossier Zanone è stato consegnato al presidente del Consiglio

Ciriaco De Mita, il quale a sua volta lo ha trasmesso al giudice istruttore di Roma Vittorio Bucarelli, impegnato da vari anni nelle indagini.

Onorevole Zanone, perché questa iniziativa del suo ministero arriva adesso e non un anno fa o, meglio ancora, otto anni fa quando l'allora responsabile della Difesa, Lelio Lagorio, non ritenne opportuno svolgere nessun accertamento particolareggiato?

«Per la verità agli atti del ministero esiste, accumulato nel corso degli anni, un voluminoso carteggio che comincia proprio con le dichiarazioni rese in Parlamento dal ministro Lagorio. Ma in queste ultime settimane di fronte all'attesa della perizia giudiziaria avviata dopo il recupero totale del relitto dell'aereo in fondo al mare, di mia iniziativa e per spirito di collaborazione, ho ritenuto giusto compiere una ricognizione sugli elementi disponibili; inoltre, agli inizi di giugno, vi è stata una precisa richiesta del giudice Bucarelli al presi-

dente del Consiglio riguardante una serie di informazioni tra le quali quella di sapere se talune circostanze siano coperte o meno dal segreto militare o di Stato».

Cosa ha fatto pensare al giudice istruttore che sull'affaire Ustica aleggiasse qualche segreto? C'è chi so-

stiene che Bucarelli interrogando alcuni testimoni si sia sentito rispondere che certe questioni non potevano essere affrontate perché coperte da segreto. Oppure il magistrato può avere attribuito alcune delle reticenze con le quali si è scontrato a una ipotetica e biasimevole «ragione di Stato»...

«Queste sono cose che io non posso sapere, che non mi competono».

E il segreto c'è, o c'è stato?

«Sono in grado di affermare che in nessun caso sono state opposte esigenze militari di tutela del segreto.; L'ho già dichiarato al Comitato parlamentare per i servizi di sicurezza e lo ripeto; posso anche aggiungere che l'Aeronautica, quando ha consegnato alla magistratura le registrazioni del radar militare di Marsala, ha superato anche un certo ostacolo: infatti dalle registrazioni si poteva anche risalire alle caratteristiche tecniche delle apparecchiature che, queste sì, sono protette da segreto».

Quindi nessun fatto, atto e documento riguardante la tragedia del Dc9 di Ustica è coperta ed è mai stata coperta da segreto?

«Mai».

Ma la sua recente relazione al Consiglio dei ministri basata su dossier che i capi degli Stati maggiori e il Sismi hanno rispolverato per l'occasione ha sollevato numerose critiche. L'Associazione tra i familiari delle vittime della strage si è detta «insoddisfatta della generica disponibilità del governo» e sostiene che «alcuni politici sanno ben più del poco che periodicamente viene ripetuto». Falco Accame, responsabile dei problemi della Difesa di Democrazia proletaria, ha affermato che lei, con le sue dichiarazioni, «ha creato una gran-

de nuvola di fumo e di sospetti su tutta la vicenda». Il sottosegretario alle Finanze, Stefano De Luca, suo compagno di partito, ha dichiarato: «E' ormai certo che il Dc9 è stato colpito da un missile, lo hanno ammesso i periti che tra poco

renderanno ufficiali le loro conclusioni; ma non ci si può fermare al missile ignoto, bisogna trovare i responsabili». Cosa ha da rispondere?

«Questo è un punto essenziale. In tutta la vicenda il compito del ministro della Difesa e del governo non è quello di parteggiare tra le diverse congetture che circolano sulla sciagura di Ustica, ma di dare nei modi e nei limiti possibili un contributo per la raccolta di dati utili alla ricerca della verità. Allora ciò che ho fatto è stato anzitutto chiarire che non c'è segreto e poi fornire al giudice ogni elemento disponibile presso il mio ministero».

E quali sono questi elementi?

«Posso dire che i dati che ho fornito appartengono essenzialmente a 4 categorie: 1) Le registrazioni dei radar militari che di fatto erano già nelle mani del magistrato e che sono state analizzate da tecnici stranieri e italiani, ma non appartenenti all'Aeronautica. 2) L'inchiesta condotta dall'Aeronautica militare sul Mig libico caduto in Sila completata da una serie di allegati: anche questi documenti già nelle mani del magistrato. 3) Il resoconto di tutte le attività militari in corso al momento della sciagura del Dc9: ossia gli aerei in volo, le eventuali esercitazioni in corso, le attività dei poligoni di tiro, eccetera. E' questa la parte più ampia, in cui sono contenute le nuove indicazioni che il giudice istruttore ha chiesto un mese fa. Il rapporto firmato dal capo dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Franco Pisano, certifica che nella zona e nell'ora dell'incidente non era in corso alcuna esercitazione aerea, nazionale o Nato e che nessun veivolo dell'Aeronautica militare si trovava in volo. Abbiamo anche ricostruito dove si trovavano quella sera tutte le nostre navi che avevano a bordo missili e in zona non ne risultano».

IL PILOTA FANTASMA

di Pierluigi Ficoneri e Mario Scialoja

I medici, che esaminarono il cadavere del militare alla guida del Mig libico sfracellatosi sulla Sila, spiegano le conclusioni della loro clamorosa perizia, ora scomparsa, che fa coincidere la caduta dell'aereo con la tragedia del Dc9

«**A**bbiamo lavorato con mezzi di fortuna nella sala esposizione delle salme del cimitero di Castelsilano: dopo aver compiuto l'autopsia abbiamo dovuto buttare i vestiti che avevamo addosso, tanto si erano impregnati del fetore del cadavere decomposto». Il racconto del professore Erasmo Rondanelli, specialista di anatomia patologica, è estremamente preciso: assieme al cardiologo Anselmo Zurlo effettuò la mattina del 23 luglio 1980 la "perizia autoptica" sul cadavere di Ezzedin Koal, pilota del Mig libico che, secondo la versione fornita dall'Aeronautica militare, sarebbe caduto sui monti della Sila cinque giorni prima.

Le testimonianze dei due professori in questi giorni hanno acquisito un'importanza decisiva dal momento che il loro supplemento di perizia necroscopica consegnato la mattina del 24 luglio di otto anni fa al segretario della Procura della Repubblica di Crotone, risulta scomparso. Quando, nell'autunno 1986, Vittorio Bucarelli, il giudice istruttore di Roma che conduce l'inchiesta sulla strage del Dc9 caduto nel mare di Ustica, interrogò Rondanelli e Zurlo, questi gli dichiararono di aver redatto una memoria aggiuntiva alla perizia sul cadavere del pilota libico. I due medici, infatti, avevano sentito la necessità di precisare meglio lo stato di decomposizione della salma che determinava la loro conclusione: «la morte risale ad almeno 15 giorni prima della data del ritrovamento». Una conclusione che avvalorerebbe la tesi che a far cadere il Dc 9 dell'Itavia il 27 giugno 1980 sia stato un missile sparato da un caccia sinora ignoto contro il Mig libico in fuga.

Il giudice Bucarelli ha cercato lungamente di rintracciare il documento senza riuscirci: nei giorni scorsi ha deciso di emettere una comunicazione giudiziaria nei confronti del segretario della Procura di Crotone ipotiz-

zando il reato di "falso per soppressione". Un nuovo giallo nell'intrico di misteri che da otto anni circonda l'affaire Ustica e lo sconcertante episodio del caccia libico ritrovato in data e circostanze ancora oscure su un costone dell'altipiano calabro. Vediamo di ricostruire i fatti seguendo il racconto dei due clinici chiamati a Castelsilano per effettuare l'autopsia.

Nella vicenda appare subito una zona d'ombra. Il cadavere del pilota libico venne esaminato il 18 luglio, poche ore dopo il ritrovamento, da Francesco Scalise, ufficiale sanitario di Castelsilano. Nel certificato di morte il medico scrive che il decesso è avvenuto «intorno alle ore 11,30 di questa mattina». Poi, però, nello stesso certificato suggerisce «l'immediato seppellimento dato l'avanzato stato di decomposizione». Ma il primo a insospettirsi è il giudice romano Giorgio Santacroce, che da pochi giorni stava indagando sulla tragedia del Dc9 di Ustica. E' lui a chiedere l'autopsia del cadavere. Arrivano così sul posto Rondanelli e Zurlo, che all'epoca lavoravano all'ospedale di Crotone.

«**L**a salma era in condizioni pietose: i polmoni si sfilacciavano, le pareti del miocardio erano già assottigliate, i tessuti sottocutanei risultavano in stato di colliquazione», spiegano oggi i due medici. «Un cadavere presenta tali condizioni almeno quindici o venti giorni dopo il decesso; scientificamente non vi è possibilità di errore». Ma quale la causa della morte? «Gravi lesioni interne ed anche alla testa con fuoriuscita di materia cerebrale», risponde Rondanelli, il quale aggiunge che non vi erano però, tracce di bruciature: un elemento di contraddizione con i "testimoni" che hanno sostenuto che l'aereo, cadendo, si era incendiato.

La mattina in cui si svolge l'autopsia sono presenti nel cimitero di Castelsilano numerosi ufficiali in borghese ve-

nuti da Roma: «Non mi venne detto chi fossero», riferisce Rondanelli, «ma mi sembrarono uomini dei servizi di sicurezza». Fatto sta che alcuni di loro entrano nella stanza dove operano i due clinici e scattano numerose fotografie, sia del cadavere che degli

organi interni esaminati volta per volta. «I reperti più significativi li tenevamo bene in mostra con le pinze per farglieli fotografare», ricorda il patologo. Che fine hanno fatto queste foto? Nessuno sembra saperne niente, né tantomeno se ne trova traccia agli atti pervenuti al magistrato. D'altra parte, riferisce Zurlo, «un ufficiale dell'Aeronautica arrivato in elicottero chiese di prendere le impronte digitali del cadavere, ma la pelle delle mani del pilota libico, essendo i tessuti sottocutanei ormai liquefatti, si sfilò come un guanto e l'ufficiale la mise in un sacchetto e se la portò via».

Subito dopo aver concluso l'esame del cadavere la perizia viene battuta a macchina negli uffici dell'ospedale di Crotone in presenza del sostituto procuratore Brancaccio. Alla fine di questo documento vi è una frase che ha sollevato alcuni dubbi: «La morte risale a non più di cinque giorni».

E l'ultima categoria di dati?

«Sono le notizie raccolte dal Sismi, il servizio segreto militare: dalle quali non risulta nulla che contraddica gli atti contenuti nelle documentazioni ufficiali. Con questo direi che noi tutto quello che potevamo fare lo abbiamo sostanzialmente fatto».

Bene. I militari italiani e anche gli americani della Sesta flotta e i francesi, certificano che nessun loro aereo era in volo nel cielo di Ustica al momento della strage. Ma le analisi del tracciato radar di Ciampino fatte dal National Transportation Safety Board di Washington, dall'Alb inglese, dai tecnici della Douglas, della Selenia e dell'Itavia concordano, tra l'altro, su un punto: qualche istante prima del disastro un «oggetto volante non identificato» si avvicina al Dc9 da ovest verso est e subito dopo «un oggetto o degli oggetti volanti» attraversano velocemente la zona dell'esplosione. Nei cuscini dell'aereo Itavia e su alcuni cadaveri sono state trovate particelle di metallo non appartenenti al Dc9 e tracce di esplosivo usato per le testate di alcuni missili. Queste non sono ipotesi o congetture, sono dati appurati da perizie e analisi scientifiche...

«Va bene, ma non sono dati a disposizione del ministero della Difesa e io non ho nessun titolo per pronunciarmi.; Il guaio è proprio che io sono a conoscenza di questi dati come lei o qualsiasi altro cittadino, perciò non ho nessun titolo per assumere una responsabilità su tali elementi. Quello che invece debbo dire è che non ho dubbi sulla lealtà delle Forze armate e dei capi di Stato Maggiore che gerarchicamente ne rispondono. Non conosco nessuno che sappia la verità su Ustica e non la sanno nemmeno i capi di Stato Maggiore: questo bisogna dirlo perché altrimenti si ingenera un alone di sospetto ingiusto».

Secondo lei, signor ministro, la verità su Ustica verrà fuori?

«La mia convinzione personale è che noi potremo avere una svolta nella ricerca della verità, ossia vedremo un po' più chiaro, quando prossimamente conosceremo l'esito della perizia giudiziaria sul relitto dell'aereo. Allora, e questo ci tengo a sottolinearlo, se dall'istruttoria emergeranno elementi che contengono responsabilità di militari, noi procederemo a tutti gli accertamenti dovuti».

Al di là delle parole pronunciate dal ministro della Difesa si può capire qualcos'altro: l'iniziativa presa da Zanone ha un senso preciso, quello di far assumere a ogni capo di Stato Maggiore le sue responsabilità. Se domani la verità verrà scoperta e sarà tale da contraddire le affermazioni di oggi, ci saranno generali e alti ufficiali chiamati a rispondere della loro firma. C'è solo da aggiun-

gere, come ha già fatto Stefano Rodotà, capogruppo della Sinistra indipendente, che se gli insabbiamenti, le reticenze, le deviazioni che hanno costellato questi otto anni di indagini saranno provate, la giustizia penale potrà e dovrà colpire molto in alto.

MARIO SCIALOJA

13 NOVEMBRE 1980

L'ESPRESSO

I PERITI ACCUSANO

di Pierluigi Ficoneri
e Mario Scialoja

Nelle duecento pagine di appunti già consegnate ai giudici, gli esperti riferiscono tutti gli elementi a sostegno della tesi che il Dc 9 dell'Itavia fu abbattuto da un missile. E qui riveliamo il contenuto del dossier finora segreto

Prima Francesco Cossiga, poi Bettino Craxi, adesso Ciriaco De Mita: due presidenti del Consiglio e un presidente della Repubblica hanno già chiesto la verità sul disastro di Ustica. I maggiori leader politici sono ormai convinti che in questi otto anni una trama di reticenze, depistaggi e menzogne è stata ordita per nascondere ciò che davvero accadde alle 20,58 del 27 giugno 1980, quando il Dc 9 Itavia, in volo da Bologna a Palermo, venne abbattuto con 81 persone a bordo.

Ma adesso quella verità, o parte di quella verità, è a portata di mano: il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha già sul suo tavolo circa duecento pagine di appunti, analisi e risultati che costituiscono un'anticipazione della relazione finale del collegio dei periti. In quelle pagine sono contenute buona parte delle notizie riferite dal settimanale televisivo Tg 7 che stanno provocando gran subbuglio negli ambienti militari e politici: una pioggia di interrogazioni parlamentari; una grandinata di smentite; la richiesta alla Commissione per le stragi di aprire un'inchiesta; l'invito di De Mita al ministro della Difesa Valerio Zanone a svolgere un «supplemento di indagine» tra gli Stati maggiori.

«Per quanto ne so agli atti del magistrato esiste una verità accertata dal collegio dei periti», spiega il comandante Cesare Plantulli Lambert, pilota di Dc 9 dell'Ati e perito di parte civile che affianca il gruppo di esperti nominato dal tribunale di Roma. «Ad abbattere il Dc 9 è stato un missile sparato da un caccia; tutti gli esami, le perizie, gli accertamenti svolti portano a tale conclusione; sul fatto che il caccia aggressore appartenga all'Aeronautica italiana invece non esistono prove certe, ma allo stato attuale questa appare l'ipotesi più probabile».

Dal canto suo l'ingegnere Ennio Imbimbo, studioso di esplosivi e metalli che fa parte del collegio peritale istituito dal giudice Bucarelli, conferma questa versione: «Nel mosaico di notizie apparse nei giorni scorsi, tutte già ben note al magistrato, sono stati

mischiati fatti accertati con semplici ipotesi; sostenere, come ha fatto il servizio televisivo, che il caccia nel corso di un'esercitazione ha sparato un missile contro un "drone" (piccolo velivolo-bersaglio) colpendo invece per errore il Dc 9, non mi risulta essere un fatto accertato, ma solo una delle possibili ipotesi. La nostra relazione al magistrato conterrà un ventaglio di ipotesi ritenute possibili. Si è anche detto che il caccia che ha sparato il missile fosse italiano: ma questa è un'altra ipotesi per lo più dettata dal buon senso e anche dal fatto che i comunicati con i quali gli americani e i francesi hanno smentito la presenza di loro aerei militari in quell'ora e in quella zona il giorno dell'incidente appaiono più credibili di quelli diramati dalla nostra Aeronautica».

«La storia del missile sparato contro il drone può essere una buona ipotesi», precisa il comandante Plantulli, «ma non è più verosimile di quella secondo la quale un caccia

all'inseguimento di un Mig libico sconfinato nel nostro spazio aereo (caduto, secondo la versione ufficiale, circa 20 giorni dopo sui monti della Sila Ndr.) avrebbe lanciato un missile finito per errore sul muso del Dc 9. Del resto», continua il perito di parte civile, «i pezzi di velivolo-bersaglio rinvenuti in mare a mio parere significano poco: mi risulta che in quella zona siano stati ripescati i resti di tre droni; io stesso vidi la coda arancione di uno di questi nell'hangar di Capodichino che serve da deposito al relitto dell'aereo Itavia: "non è che spazzatura del mare", mi dissero, aggiungendo che quel pezzo era stato recuperato dieci giorni prima del disastro di Ustica».

reo Itavia: "non è che spazzatura del mare", mi dissero, aggiungendo che quel pezzo era stato recuperato dieci giorni prima del disastro di Ustica».

Da una parte, dunque, le ipotesi; dall'altra le certezze. Vediamo quali sono gli elementi che hanno permesso ai periti italiani e agli esperti del Rarde (Royal aeronautic research department) di arrivare a conclusioni provate.

1) A bordo del Dc 9 non vi è stata "esplosione" (provocata da un ordigno collocato all'interno), ma "implosione" (causata da uno scoppio sulla parte esterna del velivolo). Ciò risulta dalle traiettorie, tutte dall'esterno verso l'interno, delle schegge metalliche e dei frammenti di vetro e di plastica trovati nei cuscini dei sedili, nella moquette e sui corpi dei passeggeri. Un frammento del carrello d'atterraggio è finito nel corpo di una passeggera.

2) A colpire l'aereo è stato un missile. Il portellone del vano bagagli dell'aereo Itavia presenta vari buchi rivolti all'interno. Le analisi balistiche compiute dal Rarde dimostrano che si tratta di fori provocati da spezzoni di metallo non appartenenti al Dc 9. Nell'abitacolo sono stati trovati frammenti di "materiali pesanti" usati per la costruzione di missili. «Vorrei ricordare», precisa il comandante Plantulli, «che in un primo tempo i tecnici inglesi sembrarono spingere le ricerche in modo da non avvalorare le prove che portavano al missile; come se avessero ricevuto qualche pressione; ma quando capirono che non ci avevano convinto cambiarono atteggiamento».

3) Alcune parti del missile sono di costruzione italiana. Le analisi chimiche eseguite dal Centro di Spettrometria di massa del Cnr di Napoli hanno rilevato su dei frammenti metallici tracce di "Petn", una materia che solo le industrie italiane usavano per completare la miscela esplosiva delle testate di missili. Inoltre gli esperti appaiono orientati ad attribuire anche a fabbricazione italiana il sistema di orientamento e guida del missile che ha colpito il Dc 9.

4) A sparare è stato un caccia. Il missile era aria-aria. Questo dato è stato uno dei primi accertati. Infatti l'analisi del tracciato del radar di Ciampino effettuata dal superperito americano John Macidull nel 1980 afferma con certezza che nei secondi che precedono il disastro un caccia che procedeva in rotta parallela al Dc 9 e a velocità ben superiore (700 nodi) virò di 90 gradi e si avvicinò all'aereo di linea, compiendo una tipica manovra di attacco, per poi scomparire verso est.

Nei giorni scorsi, in gran segreto, gli americani hanno consegnato al magistrato una registrazione radar effettuata da una portaerei in rada a Napoli. Da questo tracciato, assai più chiaro di quello di Ciampino, risulterebbe che ad avvicinarsi al Dc 9 sono stati due caccia, uno in coda all'altro: due caccia gemelli all'attacco, oppure un fuggiasco e un inseguitore? Uno scenario, quest'ultimo, che potrebbe avvalorare l'ipotesi del Mig libico.

Fin qui gli accertamenti dei tecnici. Tra breve il responso ufficiale del magistrato il quale, come sostiene l'avvocato Romeo Ferrucci, difensore degli interessi dei parenti delle vittime, «non potrà non indicare i responsabili militari e politici del disastro e degli otto anni di occultamento della verità». C'è già chi si prepara e mette le mani avanti. «All'epoca raccolsi tutte le informazioni possibili dallo Stato maggiore dell'Aeronautica e dai servizi segreti», dichiara l'ex ministro della Difesa Lelio Lagorio, «tutti escludono categoricamente qualsiasi implicazione: se il giudice dovesse confermare la versione riproposta in questi giorni significherebbe che i nostri militari hanno mentito ai politici».

Un sospetto che ormai affiora da più parti. Nel giugno scorso il ministro Valerio Zanone ha fatto ribadire per scritto ai suoi capi di Stato maggiore le affermazioni di "innocenza" sempre proclamate. Se le conclusioni del giudice Bucarelli dovessero smentire la "verità" dei generali, questi documenti potrebbero diventare assai compromettenti per i loro firmatari. Il primo a dover rispondere sarebbe il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica di allora, generale Lamberto Bartolucci, che in questi giorni ha sdegnosamente qualificato «false e infamanti» le notizie che gettano sospetti sull'Aeronautica militare. «Ma ad essere chiamato in causa potrebbe essere un più ampio ventaglio di gerarchie militari», precisa il senatore Antonio Giolitti, uno degli esponenti del Comitato per la verità su Ustica, «dai semplici ufficiali addetti ai vari radar militari ai capi di Stato maggiore di allora e di oggi, ai responsabili dei servizi segreti; è però difficile pensare che otto anni di occultamenti siano avvenuti senza la responsabilità di uomini politici a livello di governo;

bisognerà capire se i ministri che allora diedero risposte perlomeno evasive lo fecero per ignoranza, per complicità, o per coprire qualche segreto».

La strage di Ustica potrà far tremare le poltrone dei politici? Il sottosegretario liberale alle Finanze Stefano De Luca, il quale da tempo afferma

che sul disastro del Dc 9 aleggia una «menzogna di Stato», non ha dubbi. «Le responsabilità e le reticenze dello Stato maggiore dell'Aeronautica sono provate; che qualcuno abbia imbrogliato le carte è ormai certo; mi sembra però impossibile che i ministri di allora non abbiano capito nulla: mi auguro possa risultare che sono stati soltanto degli sprovveduti».

Ma c'è chi, come il ministro del Tesoro Giuliano Amato, preferisce ancora concentrare tutti i sospetti sui militari: «Mi sembra verosimile che gli Stati maggiori abbiano nascosto qualcosa ai responsabili del governo». E così, nei prossimi giorni, lo scontro latente tra uomini in divisa e politici rischia di trasformarsi in un plateale braccio di ferro.

In testa e in fondo ad ogni foglio c'è il timbro "Riservato". Quindi la dicitura "Appunto" e l'oggetto dell'informativa: "Incidente di Ustica".

Sono i documenti che il Sismi ha inviato al governo e in cui il servizio segreto militare dà la sua versione dei fatti. Una versione che esclude possa essere stato un missile ad abbattere il Dc 9 dell'Itavia. "L'Espresso" è entrato in possesso di questi documenti segreti e li pubblica.

La relazione del Sismi si apre con una considerazione assai singolare: «Sorge il sospetto che i continui tentativi di accreditare l'ipotesi che il Dc 9 sia stato abbattuto da un missile, siano volti a coprire finalità che poco hanno a che fare con la ricerca della verità ed alle quali non sembrano estranei i forti interessi economici legati al fallimento dell'Itavia ed all'entità del risarcimento dei familiari delle vittime».

Quindi il Sismi entra nel merito della vicenda. Leggiamo: «Si è scatenata una campagna giornalistica che, dando per scontata l'ipotesi che l'aereo sia stato abbattuto da un missile, chiama in causa l'Aeronautica militare italiana, l'aviazione libica, le forze aeronavali statunitensi e francesi nel Mediterraneo, coinvolgendo i Servizi d'informazione... In questo quadro viene adombrata una volontà d'insabbiamento volta a coprire non precisate responsabilità. A tale scopo i fatti vengono presentati in maniera distorta e arbitrariamente collegati tra loro... Così, infatti, mentre si afferma che l'incidente del Dc 9 sia stato causato da un missile lanciato da un velivolo libico (ritrovato 21 giorni dopo, distrutto sui monti della Sila), si continua a sostenere che lo stesso incidente (del Dc 9, ndr) sarebbe stato causato da un missile lanciato da un caccia della nave (francese, ndr) Clemenceau».

Il Sismi non crede all'ipotesi del missile e cerca, in tutti i modi, di dimostrarlo prendendo in esame le diverse possibilità. Si legge nel documento: «Appare tipico a riguardo lo sviluppo della tesi che vorrebbe il Dc 9 abbattuto da un missile aganciato per errore: in

PAROLE DI SPIA

proposito era stata inizialmente avanzata l'ipotesi che si trattasse di un missile IR. In tale caso però il missile si sarebbe autoguidato sulle fonti di calore, e quindi sui motori. Cadrebbe così la prova costituita dal frammento del carrello trovato nel corpo di una passeggera, che sostanzierebbe l'ipotesi dell'esplosione dall'esterno. Si è allora prospettata quella di un missile a guida radar che sarebbe esploso nella zona del carrello. Anche questa ipotesi presentava però dei punti deboli. Infatti, nel caso di un missile a guida radar si sarebbe dovuta presumere la precisa volontà del pilota di abbattere il Dc 9 escludendo quindi l'errore accidentale».

«A questo punto», conclude il documento del Sismi, «viene introdotta un'ulteriore variante all'ipotesi in questione, presupponendo la presenza di un "drone" (velivolo-bersaglio in dotazione alla nostra Aeronautica, ndr) verso cui il pilota avrebbe lanciato il missile che, per errore, avrebbe colpito il Dc 9. Anche questa tesi non appare sostenibile in quanto è poco probabile che un'esercitazione con impiego di "drones" venga condotta nei pressi di una aerovia riservata al traffico civile». Fin qui la tesi del Sismi che però, oggi, appare clamorosamente smentita dai nuovi sviluppi della vicenda.

Ma non è tutto. In seguito il servizio segreto militare ha inviato al governo un altro brevissimo documento, firmato dal direttore del Sismi Fulvio Martini, in cui si comunica, fra l'altro, che, interpellati, «i Servizi (segreti, ndr) Usa, francesi, israeliani e greci hanno risposto per le vie brevi di non avere elementi sull'incidente di Ustica. Il Servizio britannico ci ha risposto per iscritto di non avere elementi aggiungendo di escludere ogni possibile coinvolgimento delle forze aeree libiche».

PIETRO CALDERONI

L'ESPRESSO - 20 NOVEMBRE 1988

IL MISTERO DELLA DIFESA

di Minister

I tanti misteri che avvolgono ancora la tragedia di Ustica e la grave spaccatura avvenuta di recente tra politici e vertici militari sono stati al centro di una tempestosa seduta del Consiglio dei ministri: il presidente De Mita ha faticato per tentare di comporre i violenti contrasti esplosi anche nel governo che, alla fine, ha deciso di avviare un'inchiesta sulle cause della caduta del Dc 9 dell'Itavia. Un ministro si è appuntato i momenti più tesi del dibattito. Ecco il suo resoconto.

De Mita anticipa la riunione del Consiglio: era in programma per le tre del pomeriggio e, invece, ci convoca a mezzogiorno. Arrivo puntualmente ma mi avvertono che Zanone mi ha preceduto ed è nello studio di De Mita: evidentemente concordano le cose da dire. Nella sala del Consiglio vedo il dc Pomicino (Funzione Pubblica) che chiacchiera con Gava

(Interni) mentre il socialista Ruberti (Ricerca Scientifica) passeggia col suo inseparabile sigaro. Poi entrano Tognoli (Aree Urbane), la Bono Par-

rino (Beni Culturali), Ruggiero (Commercio Estero) e, via via, tutti gli altri. Verso la mezza ecco Zanone e, di lì a poco, anche De Mita. Si può cominciare.

Il presidente ha un'aria tranquilla e invita subito il collega liberale della Difesa a parlare. Zanone, più mogio del solito, estrae da un borsone un dossier, rimette in sesto alcuni fogli e inizia

a leggere, con voce opaca, quel che gli hanno scritto i collaboratori: sulle prime è una sfilza di comunicazioni tecniche. Parla del radar di Ciampino, accenna all'attività del poligono sardo di Salto di Quirra, ricorda i due o tre voli compiuti da altri aerei sul nostro territorio la sera del 27 giugno di otto anni fa in cui cadde il Dc 9 dell'Itavia: sembrano notizie già date o già lette. Poi aggiunge qualcosa che mi pare più nuova: dice, cioè, che, stando alle affermazioni dell'Aeronautica, i nomi degli addetti al centro-radar di Marsala presenti quella terribile sera furono forniti in un primo tempo un po' «alla rinfusa» e che, solo successivamente, venne ricostruita la mappa esatta del personale in servizio proprio al radar. Quindi aggiunge che,

a quell'epoca, la capacità di avvistamento dei nostri radar era molto scarsa: «Tant'è vero che l'Aeronautica chiede da tempo di attrezzarli meglio».

A questo punto Zanone fa una pausa, si volge attorno, dà una rapida occhiata ai colleghi che lo ascoltano e riprende con un sospiro dolente: «Peccato che alcuni colleghi, soprattutto in questi ultimi tempi, abbiano espresso valutazioni che hanno creato un "caso nazionale" e determinato un certo malessere nelle Forze armate». Altra pausa: «E poi voglio dirvi con altrettanta franchezza che i servizi giornalistici mandati in onda due volte di seguito dal Tg 1 Sette hanno avuto lo stesso effetto, sugli italiani, delle notizie stampate dalla "Gazzetta ufficiale" che è considerata, come si sa, un testo sacro». Pur se pronunciate senza acrimonia, si tratta di due stoccate: la prima mi pare destinata a quei ministri che di recente hanno attaccato i vertici militari; la seconda ha per obiettivo lo stesso presidente del Consiglio, nune tutelare del Tg 1, rete controllata dalla Dc. Guardo verso Giuliano Amato (Tesoro), il collega del Psi che è stato più severo con i generali ma il suo posto è vuoto. Sbircio De Mita: è impassibile.

Zanone riprende: dice d'essere convinto che le Forze armate non hanno alcuna responsabilità della tragedia e, continuando a leggere i fogli che ha sul tavolo, conclude: «A

questo punto non mi resta che formulare due ipotesi: o attendiamo le conclusioni dell'inchiesta condotta dalla magistratura o si dà vita a una commissione di indagine della presidenza del Consiglio».

C'è un attimo di silenzio. Poi, inaspettatamente, chiede la parola il democristiano Mattarella (Rapporti col Parlamento), uno dei pupilli di De Mita. Il presidente annuisce col capo e Mattarella, solitamente compassato, attacca con imprevedibile durezza: «Io appartengo a quella schiera di cittadini che vengono definiti incompetenti in materia di aeronautica ma non posso non esprimervi due grosse preoccupazioni. Anzitutto desidero ricordare che, otto anni fa, molti politici segnalavano che nell'area delle rotte al centro della tragedia di Ustica (cioè sulla Roma-Palermo e sulla Roma-Cagliari) c'era un gran traffico di aerei militari e voglio anche rammentare che, nel giro di pochi mesi, in quell'area, avvennero appunto altre due sciagure, quella del velivolo militare precipitato sul Monte Pellegrino e quella del tanto discusso Mig libico caduto in Calabria. Ebbene: io mi domando perché, di tutte quelle sciagure, le autorità militari italiane non ci hanno mai spiegato il motivo».

Qualche istante di silenzio e quindi Mattarella insiste: «Il mio secondo motivo di preoccupazione riguarda non solo le frasi sul "furore che c'è nelle Forze armate" pronunciate qualche giorno fa dal Capo di Stato maggiore della Difesa ma anche il tono con cui esse sono state espresse. Frasi e tono che, secondo me, hanno l'aria di un vero e proprio ammonimento».

Gelo in sala. Eccezion fatta forse per De Mita, nessuno si aspettava questo nuovo affondo contro i militari. Chiede la parola il dc Lattanzio (Protezione Civile) ma

il presidente non gliela concede. «O si parla tutti o non parla nessuno», protesta Lattanzio. De Mita lo lascia dire e, dopo un attimo di confusione, si mette a parlare lui. Prima se la prende con i colleghi che hanno rilasciato dichiarazioni ai giornali invitandoli a un «maggior senso di responsabilità» e, quindi, cerca di tagliar corto: «L'Italia non ha responsabilità in questa vicenda. Ma qualche responsabile deve pur esserci: l'aereo dell'Itavia non è caduto per un malore, bensì per un incidente. Ecco perché la presidenza del Consiglio deve svolgere un'indagine che proceda in parallelo a quella avviata dalla magistratura e non suoni offesa per i governi degli altri Paesi. Questa è la proposta che vi faccio e su questa proposta vi invito a votare».

Ci accingiamo a votare ma il repubblicano Battaglia (Industria) fa segno che vuole intervenire. De Mita acconsente e il collega prende di petto Zanone: «Nulla da eccepire sulla scrupolosità con cui ha ricostruito i fatti. Ma mi aspettavo che facesse una difesa più chiara delle nostre Forze armate. O Zanone è convinto che non sono responsabili di quel che è successo e, allora, non

deve proporre un'indagine come ha fatto a conclusione della sua relazione o ci sono responsabilità ma, in tal caso, bisogna dirlo».

Il clima si scalda. Zanone, come colpito da una staffilata, reagisce rabbioso: «Ma cosa stai dicendo? Io ho concluso il mio rapporto confermando la convinzione che le Forze armate italiane non hanno alcuna responsabilità. E, quindi, le tue sono critiche che non accetto affatto». Di rincalzo a Battaglia ora vuole intervenire un altro repubblicano, Mammi (Poste): chiede la parola una, due, tre volte e, infine, riesce a spuntarla. In principio dichiara, pacatamente, di approvare il varo della commissione annunciata da De Mita ma, subito dopo, parte anche lui all'attacco di Zanone: gli rinfaccia di essere stato troppo «morbido» nella difesa delle Forze armate. Zanone si infuria ancora di più. Lattanzio strepita che vuole essere ascoltato pure lui ma nessuno gli bada. Echeggia invece la voce stridula del socialista Formica (Lavoro): «Presidente, a questo punto voglio dire qualcosa almeno io!». De Mita fa cenno di no: «Colombo deve illustrare una sua proposta di legge fiscale e, poiché è in partenza per una cerimonia a Parigi, la parola spetta a lui». Formica è sconvolto e comincia a strepitare: «Pazzesco. Questo non è il modo di condurre una riunione del Consiglio dei ministri. Io me ne vado». E, infatti, tra

lo stupore di tutti, se ne va: sulla porta incrocia Amato che lo esorta a rientrare ma è irremovibile. Colombo interviene nella confusione generale e, appena finisce il suo sermoncino fiscale, De Mita blocca la ripresa della discussione su Ustica chiedendo di votare senza altre chiacchiere la nomina della commissione.

Mentre votiamo il dc Donat Cattin suggerisce a De Mita di far stilare un comunicato ufficiale della seduta che non riveli i contrasti emersi. Il suggerimento è accolto. □

IL GIALLO DI USTICA/LE ULTIME RIVELAZIONI

Chi aiutò l'assassino

di Corrado Inceri

Una nave incrociava nel mare di Ustica quando l'aereo scomparve. Chiuse le coordinate: le ebbe sbagliate. Lo afferma un testimone, che per la prima volta verrà sentito dal giudice. È il primo squarcio sul mistero.

Quella sera maledetta del 27 giugno 1980, il professor Paolo Colantoni, docente di scienze marittime all'università di Urbino e capo missione sulla nave oceanografica Bannoch, una vecchia unità donata dagli americani al Consiglio nazionale delle ricerche, si trovava nelle acque del mare di Ustica, nel Basso Tirreno. Via radio, seppe della scomparsa del Dc 9 dell'Itavia in volo da Bologna a Palermo con a bordo 77 passeggeri e quattro membri dell'equipaggio. Immediatamente, chiese le coordinate dell'aereo disperso per partecipare alle ricerche. «Ma i dati che gli furono segnalati non erano corretti» afferma l'avvocato Romeo Ferrucci, legale di parte civile di 15 famiglie in rappresentanza di 25 passeggeri deceduti. «Sicché il professore si ritrovò in una parte sbagliata del mare. Quando finalmente Colantoni giunse sul luogo del disastro, trovò ancora resti dell'aereo e recuperò in mare una lamina metallica galleggiante, tutta bruciata. La fece consegnare, più tardi, alla Capitaneria di porto di Palermo, ma oggi quella lamina non c'è più. Scomparsa».

È questo uno dei tanti misteri del giallo di Ustica. «Colantoni è uno dei cinque nuovi testimoni che il giudice istruttore Vittorio Bucarelli dovrà sentire» dice l'avvocato Ferrucci. «L'elenco completo lo abbiamo consegnato tre settimane fa».

Di misteri, nelle ore successive alla tragedia, ce ne furono molti, sicuramente troppi. «Quindici minuti dopo la caduta in mare del Dc 9» continua Ferrucci «scarabinieri in veste di polizia giudiziaria, o in altra veste, questo non lo so, si presentarono nelle stanze radar e di registrazione fonica dell'aeroporto romano di Ciampino, che controlla i voli civili nel Tirreno, e sequestrarono i nastri. Contro ogni regola. C'è una norma interna all'ordinamento dei voli civili che prescrive che tutte le registrazioni devono essere conservate e c'è un divieto assoluto di manomissione di qualsiasi natura in caso di incidente aereo. E poi, quale magistrato fu in grado di dare l'ordine di sequestro appena un quarto d'ora dopo la tragedia? Nessuno. Fu quella una decisione dell'esecutivo. Sì, ma quale esecutivo? I servizi segreti?».

Quelle responsabilità,

di militari «forse italiani», è stato detto, sono state clamorosamente riesumate in un servizio giornalistico della Rai che ha dato per certa, sulla base di perizie ufficiali, questa tesi: l'aereo dell'Itavia fu colpito da un missile lanciato da un aereo militare contro un radiobersaglio mobile non più controllato e finito per errore contro la pancia del Dc 9. Il servizio della Rai spiega, per la prima volta, uno degli altri mille misteri della vicenda. Il più importante per capire chi c'è dietro quella brutta, orribile storia. Nei nastri delle registrazioni eseguite dal centro militare di controllo radar di Marsala mancano otto minuti esatti, ma non al momento

della scomparsa del Dc 9, bensì dopo. Il buco, per l'esattezza, comincia quattro minuti dopo l'incidente. Come mai? Per permettere all'aereo assassino di scomparire dagli schermi radar senza essere identificato, è la logica spiegazione. I militari di Marsala hanno sempre sostenuto che quel nastro fu usato per un'esercitazione. Possibile? Proprio quello che documentava la scomparsa di un aereo di linea con a bordo 81 persone? Ormai non ci crede più nessuno, tanto che il magistrato Bucarelli ha oggi ordinato un supplemento di indagine sull'oscuro mistero di Marsala.

Silenzi, reticenze, omissioni, occultamenti, deviazioni, depistaggi veri e propri. Questa è la vergognosa storia dell'inchiesta sulla tragedia di Ustica. Per anni, un'indagine così importante fu costretta a languire. Cade un Miglibico nei monti della Sila? Ecco il responsabile, si suggerisce da più parti. Occorre ripescare in fondo al mare i resti dell'aereo dell'Itavia precipitato? Due anni dopo, il ministero del Tesoro fa sapere che non ci sono i soldi per l'operazione di recupero. Bisogna fare le perizie? Ci vuol tempo. La prima, iniziata nel 1980, si è conclusa nel 1987, sette anni dopo. E poi, che aerei poteva aver mai quella compagnia privata chiamata Itavia? L'allora ministro per i Trasporti Rino Formica sposa subito la tesi della debolezza strutturale dell'aereo (in sei mesi l'Itavia è costretta a fallire), salvo poi dire, otto anni dopo, che, subito dopo il fatto, aveva saputo dal presidente del registro aeronautico, il generale Saverio

Rana, che era stato un missile a colpire il Dc 9. Lo ha mai sentito il magistrato? No. L'allora ministro della Difesa Lelio Lagorio tiene per buoni (lo fa ancora oggi) tutti i rapporti dell'Aeronautica, che poi è sempre presente nelle perizie e nell'inchiesta. Mai sentito dai giudici? No, neppure lui. Soltanto oggi il presidente del Consiglio Ciriaco De Mita ha ordinato al suo ministro della Difesa, Valerio Zanone, un'indagine approfondita all'interno dell'Aeronautica militare sui misteri di Ustica. Nel giugno scorso l'aveva chiesta al ministro, senza successo, il capo di stato maggiore dell'aeronautica generale Franco Pisano. E il generale Lamberto Bartolucci, che ha sempre negato che quel giorno, sul Basso Tirreno, ci fossero esercitazioni di aerei militari, ha fatto una ottima carriera: da capo dell'Itav (Ispettorato telecomunicazioni assistenza al volo) a capo di stato maggiore dell'aeronautica, a capo di stato maggiore della Difesa. Oggi, in pensione, è presidente di un ente appena nato: il Cira, Consorzio italiano ricerche aerospaziali.

Il clima di silenzi su questa vicenda è ben documentato da questo episodio: un giornalista tenta invano di intervistare il responsabile e i collaboratori del centro radar di Marsala. Alla fine, gli viene detto che l'unico autorizzato a parlare è il generale Carlo Blandini, responsabile delle pubbliche relazioni del ministero della Difesa. Ma Blandini non apre bocca. «La cosa è coperta dal segreto istruttorio» dice. «Scusi, ma lei

è stato interrogato dal giudice?» azzarda il giornalista. «No, ma se fossi interrogato, la vicenda sarebbe coperta dal segreto istruttorio» risponde serafico il generale. È questa un'innovazione giuridica: il segreto istruttorio di fatto. Questa storia è stata raccontata dall'avvocato Ferrucci al presidente della Repubblica Francesco Cossiga nell'incontro del 23 giugno scorso, al Quirinale, con i familiari delle vittime.

Francesco Cossiga è l'uomo che dà una svolta alle indagini sulla tragedia di Ustica. A quei tempi era presidente del

Consiglio. «Io ho una tesi» dice Ferruc-

ci. «Cossiga fu poco o male informato sugli eventi. È quindi probabile che proprio lui sia stato la vittima più illustre dell'operazione di occultamento delle prove. Questo spiegherebbe perché, con il tempo, si sia mostrato così determinato, così fermo nel pretendere che sia fatta chiarezza».

La svolta avviene nell'estate-autunno del 1986 e segue il cosiddetto appello dei sette saggi, intellettuali di alto valore che avevano costituito un comitato per la verità su Ustica, presieduto dal professor Francesco Paolo Bonifacio, che è stato capo di tutti e tre i rami dell'amministrazione del diritto, presidente della Corte costituzionale, presidente della prima commissione Affari costituzionali del Senato e ministro di Grazia e giustizia. Un uomo di legge. Nel 1986 Cossiga convoca il presidente del Consiglio Bettino Craxi e gli invia una lettera: occorre far luce su Ustica. «Il principio al quale si è attenuto il presidente della Repubblica è questo» spiega Ferrucci. «Al diritto di sapere del cittadino corrisponde, secondo la Costituzione e la Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo, un dovere di informazione da parte dello Stato. In questi casi, cioè, il cittadino ha un diritto-potere, lo Stato un obbligo. Occorre far sapere, dunque». Craxi si dà da fare, il suo collaboratore Giuliano Amato annuncia a uno *Speciale Tg1*: «La verità c'è, ma è chiusa nei cassetti».

Il ministero del Tesoro trova i soldi, sette miliardi, per recuperare i rottami del Dc 9. «Non ci credevamo molto» dice Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione parenti delle vittime. «E invece i rottami, ritrovati al 90 per cento, hanno provato che qualcosa ha colpito l'aereo dall'esterno». Un missile, dicono le perizie. «Forse nostro» aggiunge la bene informata Rai. Lanciato da un aereo partito, non può essere altrimenti, spiegano gli esperti, dagli aeroporti militari di Trapani, di Pratica di Mare o di Grosseto. Si saprà. Restano gli 81 morti, i misteri e gli occultamenti, e i mille ex-dipendenti dell'Itavia le cui carriere, una volta inseriti nell'Alitalia, sono state azzerate e sulle cui qualità professionali si è sparato a zero per anni. Si costituiranno parte civile.

Quel perfido «drone»

Sembra un aereo monco e storpio, ma il suo ruolo è utilissimo. È il «drone», il calabrone, ovvero il finto aeroplano che usano gli eserciti di tutto il mondo per addestrare i loro uomini. In termini tecnici si chiama aerobersaglio e i suoi impieghi sono molteplici: dal classico bersaglio per addestrare i piloti al tiro aria-aria si può passare a usarlo come strumento per la sorveglianza elettronica e ottica dei campi di battaglia, come bersaglio per le difese contraeree, come rilevatore per l'acquisizione dettagliata di notizie sulle posizioni di probabili bersagli. Proprio questa vasta possibilità di impiego fa sì che esistano aerobersagli di varie forme e dimensioni, con diversi dati tecnici. Infatti l'autonomia degli aerobersagli varia da pochi minuti di volo per le alte velocità alle oltre 4 ore di volo per le velocità più basse. I drone rappresentano però dei veri e propri aeromobili in volo e quindi sono utilizzati solo in appositi spazi aerei ben delimitati ed esclusi al sorvolo del traffico aereo civile.

Ma il drone potrebbe uscire dal poligono e ritrovarsi così a volare in zone pericolose? Per ovviare a questo inconveniente (successo più di una volta) i drone sono equipaggiati con un apparato di autodistruzione che è possibile attivare attraverso un segnale radio emesso dalla stazione di lancio. Se anche il sistema di autodistruzione dovesse fare cilecca, non resta che affidarsi al rapido esaurimento del carburante. Le stazioni di lancio dei drone possono essere sia fisse a terra (è il caso del poligono interforze di Perdasdefogu, in Sardegna) che mobili, cioè situate a bordo di semoventi, elicotteri, aerei e navi.

Valentino D'Addario

AFFARI ITALIANI

IL GIALLO DI USTICA / COSA PENSANO GLI ITALIANI

Sospetto generale

di Pino Buongiorno

I militari nascondono qualcosa? Sì, risponde il 65,4 per cento degli intervistati in un sondaggio Swg-«Panorama». Ma non è solo questo a spiegare il «furore» dei generali...

Sergio Mattarella è uno fra i più prudenti esponenti politici della Dc. Ministro dei Rapporti col Parlamento, assai vicino a Ciriaco De Mita, non è abituato ai colpi di testa, e anche nelle riunioni del Consiglio dei ministri interviene raramente. Ecco perché, quando alle 16 di mercoledì 9 novembre ha chiesto la parola subito dopo che Valerio Zanone, il ministro liberale della Difesa, aveva smontato davanti a tutto il governo le più recenti ricostruzioni giornalistiche sulla tragedia di Ustica, escludendo che «le forze armate italiane potessero aver causato il disastro», tutti sono rimasti assai sorpresi. Mattarella ha attaccato: «Un mese prima della sciagura di Ustica cadde un aereo americano sul Monte Pellegrino, a nord di Palermo, e nessuno offrì la benché minima spiegazione. Poi, il 27 giugno, si inabissò il Dc9 dell'Itavia con 81 persone a bordo. E ancora buio pesto. Venti giorni dopo si scoprì un Mig 23 libico, schiantatosi contro i monti della Sila, in Calabria. Tutti zitti. È mai possibile una cosa del genere? La verità è che in quell'area si gioca troppo alla guerra, come hanno denunciato a più riprese i piloti civili. C'è stato anche un impegno ufficiale del governo nel 1984 a ridurre le esercitazioni militari. Eppure si continua».

Sorpreso Zanone, che non ha risposto. Turbati gli altri ministri dall'intervento di Mattarella: tre aerei caduti e nessuno, fra i generali, che a otto anni di distanza sappia dire che cosa è veramente successo durante quell'estate così piena di misteri. Si è sfogato con *Panorama* uno di loro: «Ben venga la commissione d'inchiesta istituita da De Mita a palazzo Chigi. Quello che ci è stato detto finora evidentemente non basta. La verità è ancora assai lontana».

Il sospetto cresce nel governo. Il socialista Giuliano Amato, per esempio, non si stanca di ripetere da due anni: «La verità è ben chiusa in qualche cassetto» alludendo, nemmeno tanto velatamente, alle casseforti dei servizi segreti e degli stati maggiori. Generali

felloni? No, rispondono a gran voce il presidente del Senato Giovanni Spadolini e i repubblicani tutti preoccupati da questo attacco politico a uno dei pilastri delle istituzioni. Eppure la mancanza di chiarimenti e di spiegazioni plausibili sulla caduta dell'aereo dell'Itavia con 81 persone a bordo rischia effettivamente di portare, per la prima volta dalla fondazione della Repubblica, a un drammatico strappo tra le forze armate da una parte e gran parte della classe politica e dell'opinione pubblica dall'altra. Lo testimonia anche il sondaggio commissionato da *Panorama* alla società di ricerche Swg di Trieste. I risultati sono a dir poco scoraggianti per gli uomini con le stellette. La maggioranza degli intervistati, fra cui un sub-campione di militari (4,1 per cento), crede che i generali e gli ammiragli sappiano molto di più di quanto hanno dichiarato ufficialmente (65,4 per cento). Ma, se solo un terzo del campione (37,3 per cento) arriva a sostenere che gli stati maggiori addirittura mentano, due terzi sono dell'avviso che perlomeno ci sono state gravi omissioni.

È stato un missile lanciato da un aereo militare ad abbattere il Dc9? L'ipotesi incontra il favore della maggioranza degli interpellati (58,3 per cento). Il campione di militari, pur nascondendosi dietro a una quota consistente di «non so» (32,5 per cento), conferma nel 44,9 per cento dei casi la veridicità dell'ipotesi. La gran parte del campione è peraltro convinta che l'Aeronautica sia in grado di controllare ciò che avviene nei cieli italiani (66,6 per cento).

A questo punto ci si può fidare o no delle nostre forze armate? Le risposte dovrebbero davvero far suonare l'allarme rosso negli stati maggiori: il 56,1 per cento del campione nazionale pensa che gli uomini con le stellette siano pronti a nascondere la verità pur di tutelare gli interessi militari. Particolarmente convinti di ciò appaiono i più giovani. Assai bassa, al contrario, la percentuale di coloro che sostengono l'assoluta lealtà delle forze armate

(27,4 per cento, che tocca naturalmente il 63,5 fra coloro che sono in divisa).

«La tragedia di Ustica» afferma il sociologo dell'università di Roma Enrico Pozzi, che da anni studia l'impatto della questione militare sul mondo civile, «rappresenta probabilmente l'episodio più negativo nella politica di rilancio dell'immagine delle forze armate nel nostro Paese e rivela in quale misura esiste ancora una incertezza, quasi una paura, di fronte alla casta militare».

Solo un anno fa, secondo un'inchiesta demoscopica inedita condotta in sei Paesi europei dal Center for Civil-Military studies di Chicago, in collaborazione con la Columbia university di New York, il prestigio degli ufficiali italiani appariva ben più forte. Il 45 per cento del campione riteneva che i militari si erano «adattati notevolmente ai cambiamenti della società» e solo il 26 per cento rispondeva negativamente. Ancora più importante: la maggior parte dei giudizi positivi veniva allora dai giovani. Al contrario, in base al sondaggio effettuato la settimana scorsa dalla Swg per *Panorama*, sono proprio le nuove generazioni a bocciare inesorabilmente i generali.

È una bruttissima pagina questa di Ustica nella storia delle forze armate. Perché, comunque, la si prenda, gli stati maggiori rischiano di uscire malissimo. Giura il generale Franco Pisano, 58 anni, sardo, già comandante delle frecce tricolori, dal settembre del 1987 capo dell'Aeronautica: «Tassativamente e sicuramente non siamo stati noi a buttar giù l'aereo dell'Itavia». E allora sono stati altri: aerei stranieri, si dice: gli alleati americani o francesi, si specifica; oppure i Mig del colonnello libico Muhammad Gheddafi. Ma, se è così, qualcuno con molte stellette ha taciuto e ha coperto per otto anni. Per scopi inconfessabili. Non basta. Ancora una volta balza evidente l'inefficienza davvero strabiliante del sistema di difesa nazionale: radar che improvvisamente si oscurano, come quello di Marsala;

ordini di servizio che spariscono; ufficiali che, chiamati a testimoniare, si smentiscono l'un altro; aerei nemici, come quello libico, che entrano senza esser visti nello spazio aereo italiano; 007 che depistano o fanno finta di non saper nulla...

Di fronte a questo la reazione degli alti vertici militari è nervosa, a tratti anche scomposta, secondo il giudizio dello stesso presidente del Consiglio De Mita, al quale non è affatto piaciuta quella frase detta d'un fiato dall'ammiraglio Mario Porta, capo di stato maggiore della Difesa, a Pozzuoli, sabato 5 novembre, durante l'inaugurazione del nuovo anno di studi dell'accademia dell'Aeronautica: «Il furore cresce nelle forze armate e in me».

In gioco però è l'immagine delle forze armate, rinnovata negli ultimi anni. Ufficiali come manager; la Difesa come un'azienda moderna, efficiente, gestita come la Fiat, e soprattutto sempre al servizio del cittadino. Da dieci anni è questo il ritornello degli uffici di pubbliche relazioni delle varie armi.

Ecco così l'impegno crescente nella protezione civile. Ecco i militari partire a passo di bersagliere per il Libano, in testa il generale Franco Angioni salutato da tutti come un eroe nazionale. Sulla stessa onda di simpatia salpano per il Golfo Persico le navi che vanno a proteggere lo stretto di Hormuz e i mercantili italiani dai kamikaze di Khomeini e dagli aerei dell'Iraq. Ancora una volta c'è un eroe con le greche: l'ammiraglio Angelo Mariani. Sono indiscutibili successi che rapidamente fanno dimenticare le numerose bugie di Stato di tanti capi militari nei processi per strage, e gli ancor più numerosi militari iscritti alla loggia P2 di Licio Gelli, uno dei quali, l'ammiraglio Antonino Geraci, fa addirittura carriera (dal 14 novembre è il nuovo vicecapo di stato maggiore della Marina; lo ha voluto Zanone, ha cercato di battersi contro De Mita).

La ritessitura di rapporti funzionali con il potere politico riesce così al meglio. Certo le frizioni non mancano, come ai tempi del generale Vittorio Santini che sbatte la porta in faccia ai politici e se ne torna in pensione senza voler accettare la promozione a consigliere di Stato. Ma Santini appare in questi anni di idillio una mosca bianca. Per uno come lui, tanti altri vengono promossi dal potere politico, dopo la pensione, con incarichi in consorzi privati o industrie belliche di Stato; portati al Senato, come è successo per Cappuzzo e anche per il generale Luigi Poli, ex-capo di stato maggiore dell'Esercito, entrambi eletti nelle liste della Dc; chiamati perfino a far da consulenti nei vari ministeri economici.

Poi, improvvisamente, i primi grossi nuvoloni. Proprio quella ristrutturazione, che doveva favorire la piena integrazione della casta militare nella società civile, ha finito per creare aspettative di investimenti, di efficienza, di status che il bilancio dello Stato non è riuscito più a premiare. Così il bilancio della Difesa per il 1988 è rimasto bloccato a 21 mila miliardi e quello del prossimo anno a 23.500 miliardi, il 2,1 per cento del prodotto nazionale lordo.

I generali hanno ancora una volta fatto la voce grossa, convincendo il ministro Zanone a chiedere ulteriori stanziamenti con leggi speciali per l'ammodernamento: in pratica 3 mila miliardi l'anno fino al 1992. Solo l'Aeronautica ha reclamato, per il prossimo decennio, investimenti per 32 mila miliardi (14 mila dei quali relativi proprio al settore della difesa aerea), mentre le disponibilità per lo stesso periodo sono valutate attorno a 21 mila miliardi. Il braccio di ferro col governo ha portato a un episodio clamoroso: il battibecco fra il presidente del Consiglio De Mita e il solito ammiraglio Porta, durante l'ultima riunione al Quirinale del Consiglio supremo di Difesa, presieduto da Francesco Cossiga, martedì 25 ottobre. All'ammiraglio che protestava per i tagli al bilancio, De Mita ha ribattuto seccamente: «Per nuovi stanziamenti i soldi non li abbiamo. Pensiamo piuttosto a ristrutturare le forze, armate dove ci sono molti sprechi, soprattutto nell'area degli arsenali».

Lo stop del governo ha fatto arroccare ancora di più, come ai vecchi tempi, gli alti gradi. Su questo sentimento di frustrazione generale si è venuta ad abbattere la sciagura di Ramstein, in Germania (70 morti), che ha visto come protagonista la celebre Pattuglia acrobatica nazionale, fiore all'occhiello dell'Aeronautica italiana. E ancor di più, dallo scorso giugno, il pesante sospetto sulla tragedia di Ustica. Generali costretti da Zanone a firmare di proprio pugno documenti su documenti, dichiarazioni su dichiarazioni, quasi che il potere politico volesse prendere le distanze o comunque volesse far sapere: «Vi assumete voi le piene responsabilità». «Una vera offesa, una grande umiliazione» hanno protestato alcuni. Poi le ricostruzioni del settimanale del Tg1, sempre più incalzanti. E i militari che fremevano: «Possiamo ribattere punto su punto. Noi non c'entriamo». Cauti Zanone all'inizio, addirittura pilatesco secondo alcuni generali; poi, solo dopo essere stato incalzato dai repubblicani, una presa di posizione a favore dell'Aeronautica: «Rispondo io per loro».

Ma il nervosismo fra gli alti vertici non è destinato a placarsi qui. Per ragioni anche più prosaiche. Se non fosse scoppiato lo scandalo di Ustica, nelle prossime settimane il governo avrebbe varato il più vasto piano di avvicinamento dei capi delle varie armi dal 1981, quando scoppiò la bomba della P2. Lo stesso Porta avrebbe dato il via al nuovo organigramma, assumendo a Bruxelles la prestigiosa carica di capo del comitato militare della Nato. La sparata di Pozzuoli non è stata accolta male solo dal governo italiano. A Londra ne ha approfittato la signora Margaret Thatcher per convincere gli alleati della Nato che i generali inglesi sono quanto meno più sereni, e che quindi tanto vale promuovere un suddito di Sua Maestà. Se Porta rimarrà a Roma, svaniranno anche i sogni del generale Pisano, candidato numero uno alla carica di capo di stato maggiore della Difesa. Tutti gli incarichi dunque per il momento rimangono congelati. Ma c'è chi giura fra i ministri che qualche testa, prima della fine dell'anno (quando il giudice Vittorio Bucarelli chiuderà finalmente l'istruttoria sul Dc9 abbattuto a Ustica) potrebbe anche cadere.

Pino Buongiorno

IL GIALLO DI USTICA/COSA NASCONDONO I MILITARI?

A un nastro dalla verità

di Corrado Incerti

Una telefonata che chiama in causa il Sismi. Rottami e documenti di un Mig caduto sulla Sila spediti in fretta e furia alla Libia. E un nastro di registrazione sparito. Ecco tutti i silenzi e le bugie del mistero del Dc9.

Il calice più amaro, per i parenti degli 81 morti assassinati che otto e mezzo anni fa, in una limpida sera di prima estate, viaggiavano sul volo Itavia Ih 870 Bologna-Palermo, deve essere ancora bevuto. Dal 27 giugno del 1980 aspettano invano la verità, con pazienza infinita sono stati testimoni di una delle più lente istruttorie della storia giudiziaria italiana (non è ancora conclusa), sono stati bersaglio di continui colpi di scena, silenzi, reticenze, depistaggi, fantomatici segreti di Stato, buttati là, di volta in volta, dai poteri militari e politici italiani e alleati. E ora, all'ennesima svolta dell'inchiesta, può succedere che, ufficialmente, nessuno di questi poteri risulti colpevole di aver mentito. Il ministro della Difesa italiano ha sempre detto che, quella sera, non c'è stata nessuna esercitazione militare nel cielo di Ustica. Charles Wood, portavoce dell'Alleanza Atlantica a Bagnoli, ribadisce oggi la tesi sempre sostenuta: «Nessuna esercitazione militare sotto l'egida della Nato nei cieli d'Italia durante i giorni del disastro di Ustica». Il generale Lamberto Bartolucci, ex-capo di stato maggiore dell'Aeronautica e della Difesa, è sempre stato categorico: «L'ultimo lancio di un radiobersaglio dal poligono sardo di Salto di Quirra fu effettuato nel gennaio del 1980, cinque mesi prima della caduta del Dc9 dell'Itavia». E le marine americana e francese hanno confermato e confermano. Già, ma se un aereo alleato, non italiano, sotto l'egida nazionale e non Nato, ha sparato un missile contro un aereo «intruso», per esempio il Mig 23 libico caduto

poi sui monti della Sila che usava come paravento per i radar il Dc9 dell'Itavia, e ha colpito per errore quell'aereo di linea, non sono tutte quelle dichiarazioni ufficiali delle mezze menzogne? Questa è l'ultima tesi che, a fatica, sta emergendo dall'inchiesta sull'«incidente» di Ustica.

Nessuno ha mentito, ma molti non hanno detto la verità. Questo è il calice amaro. Ma chi ha taciuto? Il ministro del Tesoro Giuliano

Amato, che, come sottosegretario alla presidenza del Consiglio durante il governo Craxi, ha ridato fiato all'inchiesta sulla strage di Ustica favorendo il recupero dei rottami dell'aereo in fondo al mare, sostiene oggi: «È accertato che fu un missile. Ora si può arrivare alla verità. Per quanto ne so, conoscendo i rapporti che legano le autorità militari con quelle politiche, è possibile che le prime abbiano coperto qualcosa». Poi corregge il tiro e precisa: «Se succede un fattaccio del genere e qualcuno decide di coprire le notizie, è ben possibile che queste non arrivino alle autorità politiche». Una frase più elegante con i militari, ma che non cambia la sostanza.

E il ministro della Difesa Valerio Zanone sostiene, davanti al Consiglio dei ministri, che «la lealtà delle nostre forze armate è fuori discussione»; ma poi è il governo stesso che, otto anni e mezzo dopo la strage, vara una supercommissione di indagine sotto la responsabilità diretta del presidente del Consiglio.

Militari sotto accusa. Primi fra tutti quelli dei servizi segreti. Poche ore dopo la tragedia, alle 14,10 del 28 giugno del 1980, arrivò al centralino romano del *Corriere della sera* una telefonata anonima: «Qui Nar. Vi informiamo che sull'aereo caduto sulla rotta Roma-Ustica viaggiava il camerata

Marco Affatigato. Era sotto falso nome. Per riconoscerlo vi diamo un particolare: aveva al polso un orologio Baume & Mercier». Una bugia. Anni dopo, i magistrati che indagavano sulla strage alla

stazione di Bologna (avvenne un mese dopo Ustica) scoprirono che un agente del Sismi, Marcello Solfiati, era in contatto con l'Affatigato, latitante, e conosceva tutto di lui, orologio compreso. Nella sentenza istruttoria scrissero: «Quella telefonata servì a distogliere l'attenzione dell'opinione pubblica dal sospetto di responsabilità militari nella distruzione dell'aereo civile». E ancora: «Solo qualche anno dopo fu possibile comprendere che l'operazione, con ogni probabilità, era stata condotta dal Sismi al fine di disorientare l'opinione

pubblica e mascherare la delittuosa imprudenza dei reparti impegnati nell'esercitazione militare».

Ma non ci sono soltanto le convinzioni dei magistrati. Agli atti dell'inchiesta su Ustica sono registrate tutte le informative ufficiali del Sismi. Il missile che dalle perizie di oggi, fu certamente la causa della caduta del Dc9? Scrive il Sismi: «Sorge il sospetto che questa tesi sia volta a coprire finalità che poco hanno a vedere con la ricerca della verità... In questo quadro viene adombrata una volontà di insabbiamento».

Ma chi ha insabbiato? I servizi, è certo. E altri militari? Quando, quella notte maledetta, il Centro di controllo radar di Roma Ciampino chiamò di rettamente il 15° stormo dell'Aeronautica militare per far partire immediatamente i mezzi del soccorso aereo, si sentì rispondere che i velivoli stavano già in fase di partenza, perché già messi in allarme dalla Difesa aerea territoriale (Dat). Chi poteva aver visto? Di certo il Centro radar Dat di Marsala un centinaio di miglia a sud di Ustica. Ma i magistrati Giorgio Santacroce e Vittorio Bucarelli, indagando a Marsala, scoprirono dei paurosi vuoti di memoria e di nastri. Quattro minuti dopo l'incidente, le registrazioni radar si interrompevano per riprendere poi otto minuti più avanti. Il motivo: un'esercitazione per gli allievi radaristi. Dunque Marsala non aveva visto niente. Ma chi avvisò allora il soccorso aereo? È uno dei tanti misteri del giallo di Ustica. I magistrati scoprirono poi che un altro centro radar militare poteva aver visto tutto, quello di Licola, sulla costa campana. Ma Licola fornì loro soltanto delle trascrizioni manuali delle registrazioni radar di quella sera, dalle quali non risultava nulla. Nessun aereo militare in volo sul cielo di Ustica. Eppure, con tutta probabilità, ce n'erano due. Il balletto dei radar si chiude in Puglia, a Martinafranca. Là, scavata nella roccia, superprotetta, inaccessibile, c'è la sede del terzo Roc (Regional Operation Center) dell'Aeronautica militare. Quel bunker, via radar, osserva tutto quello che accade nei cieli d'Italia, registra aerei alleati e potenzialmente nemici, dà gli allarmi, invia i soccorsi. E ovviamente vede tutti i voli civili. Ma anche il terzo Roc, con i magistrati, è muto. Fornisce, anni dopo l'incidente, un elenco dei militari in servizio, quella sera, al centro di Marsala: l'originale era sparito.

USTICA/RIVELAZIONI

E quegli altri rottami?

Intervista con Lello Lagorio

Dove esplose il Dc9 furono ritrovati i resti di un aereo militare. E un ministro lo seppe subito

Sulla tragica vicenda di Ustica ha sempre difeso i militari, anche se sono in molti a pensare che i vertici degli stati maggiori gli hanno nascosto qualcosa. Dopo otto anni dalla caduta del Dc9 dell'Itavia, Lelio Lagorio, allora ministro della Difesa e oggi presidente della commissione Difesa della Camera, è stato interrogato dal magistrato Vittorio Bucarelli, su richiesta degli avvocati di parte civile Romeo Ferrucci e Alfredo Galasso, che rappresentano i familiari delle 81 vittime. In questa intervista Lagorio racconta le prime reazioni dei vertici militari dopo il disastro.

Domanda. Otto anni dopo, può ricordare quale fu la prima idea che a lei, ministro della Difesa, e agli alti vertici militari venne in mente la sera della tragedia di Ustica?

Risposta. Una delle prime idee, agghiacciante, che ci venne in testa, fu che il Dc9 dell'Itavia potesse essere caduto per uno scontro con un aereo militare. In questa direzione c'era anche un indizio.

D. Quale?

R. È la prima volta che racconto questo particolare alla stampa. Mentre raccoglievo le prime carte fornitemi dai militari per andare a rispondere al Parlamento su Ustica, mi giunse l'informazione che la marina aveva trovato proprio nel luogo del disastro dei resti che si potevano presumere di un apparecchio militare, un seggiolino eiettabile e brandelli di un paracadute. Immediatamente chiesi agli stati maggiori della marina e della difesa di analizzare questi reperti.

D. Che cosa le dissero?

R. Mi diedero la risposta in meno di 24 ore: da una prima analisi risultava che questi re-

perti erano rimasti in mare per lungo tempo. La prova della collisione fu dunque esclusa.

D. A chi furono consegnati i resti di quell'aereo militare?

R. Alla commissione d'inchiesta promossa dall'allora ministro dei Trasporti, Rino Formica, e alla magistratura.

D. E si appurò a quale aereo militare appartenevano?

R. No, non si è mai saputo.

D. Quando prese corpo, per lei, l'ipotesi del missile killer?

R. Pochissimi giorni dopo la tragedia, mentre mi stavo recando in Parlamento a rispondere alle interrogazioni dei deputati, fu Formica ad accennarmi al missile.

D. Che cosa le disse esattamente?

R. Che nel conto delle ipotesi si poteva mettere anche quella del missile. Seppi più tardi che la fonte era il generale Saverio Rana, allora presidente del Registro aeronautico italiano.

D. Fu promossa un'inchiesta militare in questa direzione?

R. No. C'erano già la commissione e la magistratura a indagare. Fu cinque mesi dopo, quando il vertice dell'Itavia formulò con forza la tesi del missile, che io chiesi allo stato maggiore dell'aeronautica di fare un riesame attento. E sulla base di quelle ulteriori informazioni io inviai nuovi rapporti al presidente del Consiglio, Francesco Cossiga, e a Formica.

D. Quei rapporti davano possibile l'ipotesi del missile?

R. No, non potevano, semplicemente perché i reperti non erano più a disposizione dell'autorità militare,

che poteva soltanto dire se aerei o navi proprie si trovavano in quel momento, la sera del 27 giugno 1980, nel bacino dell'incidente.

D. Che cosa dissero?

R. I militari riferirono che quella sera, nel bacino di Ustica, non ci furono esercitazioni italiane. In questi rapporti io non ho mai riscontrato una sbavatura.

D. In questi giorni si fa consistente l'ipotesi di un aereo straniero che lanciò quel missile. Possibile che l'aeronautica italiana non abbia visto nulla?

R. Appena ministro, mi colpirono subito due cose: il nostro sistema difensivo, pur debole e fragile, era tutto proiettato sul fronte nord-est, la soglia di Gorizia; di conseguenza, la nostra capacità di avvistamento a sud era estremamente perorabile.

D. In che senso?

R. In due modi: non eravamo in grado di vedere da terra sino a una certa quota, quindi il volo a bassa quota di un intruso era per noi in ogni caso una sorpresa; i nostri punti di rilevamento erano talmente distanziati che si creavano larghi spazi vuoti

incontrollabili a sud e verso ovest. Voglio dire: è credibile, e io ci credo fino a documentata prova contraria, che a Ustica, a sud-ovest, i nostri radar militari quella sera non abbiano visto. Del resto, poco tempo dopo, non videro nemmeno quel Mig libico che andò poi a schiantarsi sulla Sila.

D. Già, il Mig libico. Cadde dopo o proprio la sera di Ustica?

R. Indagò una commissione militare mista italo-libica che, sulla base di rapporti dei due Paesi, stabilì che il Mig era caduto venti giorni dopo la sciagura di Ustica per un malore dell'ufficiale di bordo, che era in esercitazione sul cielo di Bengasi. I dubbi sorsero più tardi, quando si seppe che c'erano discrepanze fra i periti settori che ispezionarono la salma sulla data della morte. Un altro mistero, fra i tanti di queste due vicende.

D. Non sono troppi, se si comprendono anche i ripetuti interventi dei servizi segreti? E i militari, hanno proprio fatto tutti il loro dovere?

R. Da ben otto anni, qui si tratta dei sentimenti dei familiari delle vittime, degli interessi dei mille dipendenti dell'Itavia e della società stessa. Da ben otto anni ci sono risarcimenti per cento miliardi di lire congelati. Ma la mia idea resta questa: solo se sarà provata vera, dalla magistratura, la ricostruzione del Tg1 potrà cambiare idea sulla lealtà che mi mostrarono i vertici militari.

Corrado Incerti

25 NOVEMBRE 1988
EUROPEO

TOP SECRET/LE CAUSE DELLA TRAGEDIA DI USTICA

I misteri di Parigi

Come mai fu chiesto a una società francese di recuperare il relitto del Dc9? Forse non solo per motivi economici o tecnici. Ma per scendere a quote riservate

Pialuisa Bianco - Luigi Irdi

Cosa c'era di misterioso nella gara di appalto che assegnò alla ditta francese Ifremer i lavori per il recupero del Dc9 abbattuto da un missile nel cielo di Ustica il 27 giugno 1980? È ciò che si stanno chiedendo da un paio di settimane i servizi segreti italiani. E il governo che vuole sapere, che ha chiesto ai servizi di ricostruire la storia di quell'appalto: troppe cose non tornano. Vediamo.

Siamo nell'ottobre 1980 e il sostituto procuratore della Repubblica di Roma Giorgio Santacroce, incaricato di indagare sul disastro del Dc9 abbattuto il 27 giugno nei cieli di Ustica, chiede per la prima volta che siano recuperati i resti dell'aereo. Ormai già si fa strada l'ipotesi che il Dc9 sia stato colpito da un missile. Santacroce invia la sua richiesta al ministero dei Trasporti (allora regnante il socialista Vincenzo Balzamo). «Mai ottenuto una risposta», ha dichiarato Santacroce all'Europeo.

Andiamo avanti. Il ministero studia la questione e abbozza un disegno di legge per lo stanziamento necessario. Ci vogliono circa dieci miliardi. Balzamo gira la pratica alla presidenza del Consiglio. Nel marzo 1983, quando capo del governo è Amintore Fanfani (per un periodo di soli sei mesi), da Palazzo Chigi parte una lettera di risposta al ministro dei trasporti Mario Casalinuovo, ministro per un breve periodo: «I soldi non ci sono. Vedetela tu col budget del ministero dei Trasporti». E tutto si ferma lì. Giorgio Santacroce torna alla carica. Nell'atto di formalizzazione dell'inchiesta (affidata poi al giudice istruttore Vittorio Bucarelli) il magistrato ripete daccapo: «Per capire qualcosa di questo giallo, è indispensabile recuperare l'aereo».

Siamo sempre nel 1983 e da allora, per tre anni, le richieste del giudice rimangono lettera morta.

Piena estate 1986. Il presidente della Repubblica Francesco Cossiga (già presidente del Consiglio nei giorni della sciagura di Ustica) interviene personalmente. E chiede al governo Craxi: «Cosa si aspetta per tirare su dal fondo del mare il relitto dell'aereo?». Da qui tutto si rimette in moto. Bettino Craxi incarica il suo braccio destro Giuliano Amato di ri-

solvere la questione. I soldi sono presto trovati attingendo ai fondi riservati della presidenza del Consiglio. «Sono stato io a spingere per la verità», ha ricordato pochi giorni fa il segretario socialista. Intendendo anche: «C'è qualcuno che non può dire altrettanto». Il riferimento, nemmeno troppo velato, è per Giovanni Spadolini e per il suo governo (durato fino al dicembre '82) che non fu capace di trovare i fondi.

La patria parte dunque al recupero del relitto e la giustizia sembra avvicinarsi al suo obiettivo. Ma ecco che l'intrigo si complica di nuovo. Chi deve occuparsi dell'operazione? Chi tirerà su l'aereo? Si tratta di un aereo italiano, caduto nel cielo italiano, quasi sicuramente abbattuto da un missile. Anzi, sia Craxi sia Amato ne sono arciconvinti. Bettino ha raccontato: «Ho riletto nel 1986 le inchieste già fatte. Ho chiesto chiarimenti all'aeronautica militare e ai servizi segreti. Mi sono convinto che è stato un missile da guerra».

La gara di appalto, in realtà una semplice trattativa privata, viene vinta dalla società francese a partecipazione statale Ifremer. Il contratto è stipulato con il giudice istruttore Vittorio Bucarelli che in quel momento rappresenta lo Stato italiano. I motivi ufficiali sono due: primo, l'offerta dell'Ifremer è considerata economicamente ragionevole. Secondo: l'Ifremer è la ditta più attrezzata e tecnologicamente avanzata per simili operazioni. Tutto logico.

E invece no. In primo luogo è chiaro che nel recupero del Dc9 c'è un forte interesse nazionale. Soprattutto se ad abbattere l'aereo è stato, come ormai sembra fuori discussione, un missile straniero. È già curioso quindi che i lavori vengano affidati a un paese che, a torto o a ragione, è compreso nella lista dei sospetti. Secondo: non è vero che i francesi dell'Ifremer fossero allora gli unici in grado di tirare su il relitto. Gli americani avevano offerto la loro collaborazione. Anzi, proprio il governo Craxi aveva preso contatti con l'ambasciata americana a Roma. E il

governo Usa aveva messo a disposizione un sommergibile da alte profondità per fotografare e rilevare le

coordinate del relitto. La missione americana ebbe luogo. Il sommergibile scattò le fotografie e localizzò naturalmente i relitti. La collaborazione Usa si interruppe lì. Il messaggio degli americani fu chiarissimo. Racconta un perito della commissione d'inchiesta del ministero dei Trasporti: «Ci fecero capire che in questa storia, una volta eseguiti i rilevamenti, non volevano più entrare». Ciò che tuttavia rende sospetta tutta la vicenda e che ha sollecitato l'attenzione dei nostri 007, è il silenzio assoluto con cui all'epoca venne esclusa, forse troppo sbrigativamente, l'offerta della società italiana Saipem, del gruppo Eni.

Ha dichiarato all'Europeo il presidente della Saipem Giovanni Dell'Orto, democristiano: «In quei giorni scrivemmo una lettera alla presidenza del Consiglio per offrire la nostra disponibilità all'operazione. Nessuno ci ha mai risposto. Il magistrato preferì l'Ifremer. Noi, una ditta italiana, avremmo potuto farlo. È vero: non avevamo un battello in grado di scendere a quelle profondità, ma avremmo potuto benissimo trovarlo sul mercato, noleggiarlo, magari dalla stessa Ifremer. Invece fummo esclusi». Perché ne-

suno fino ad ora ha mai rivelato l'esistenza di una qualificata offerta italiana?

Tagliata fuori la Saipem, la ditta Ifremer, la cui base operativa è a Tolone, porto militare francese, ottiene la commessa e comincia a lavorare. Nel giugno 1987 i tecnici francesi recuperano la scatola nera del Dc9. Dichiarò Dominique Girard, direttore delle operazioni navali della Ifremer: «Grazie alle nostre attrezzature abbiamo potuto rapidamente localizzare il Dc9». Ma come? Giuliano Amato non aveva già ottenuto un anno prima dalla marina americana un diffuso rilevamento fotografico sottomarino e quindi anche le coordinate precise del relitto? Non restava che ripescare i resti dell'aereo. Perché l'Ifremer è ripartita da zero, perdendo tanto prezioso tempo? Sono stati passati ai francesi i dati rac-

colti dalla marina statunitense oppure no?

Nel mare delle congetture che per otto anni si sono affollate intorno al mistero del Dc9, non può essere un caso se i nostri servizi di informazione hanno proprio oggi riesumato i documenti relativi all'appalto Ifremer. Proprio oggi che rispunta la pista di un caccia straniero. I servizi segreti italiani stanno inseguendo una possibile pista francese.

Sin dal giugno 1980, quando l'*Evening Standard* di Londra azzardò l'ipotesi di un missile sparato da un caccia decollato dalla portaerei francese *Clemenceau*, il governo di Parigi fece notare che la portaerei, il 27 giugno di quell'anno, aveva dato fondo all'ancora nel porto di Tolone proprio quella mattina e che addirittura i suoi aerei da combattimento erano rientrati in patria il giorno prima. I francesi aggiunsero che, in ogni caso, i caccia Super Etendard non hanno un'autonomia operativa in grado di farli volare fino a Ustica. Tesi sottoscritte anche dalla Difesa italiana. Dimenticando tuttavia che: primo, l'aeronautica francese dispone di basi in Corsica e quindi in pieno Tirreno centrale. Secondo: che nella base corsa di Calvi, ha il suo quartier generale il reggimento Onzieme Choc, un reparto speciale abilitato a sofisticate operazioni belliche di pronto intervento. Anche aeronautiche.

Qualche incomprensione, inoltre, deve esserci stata tra i servizi segreti italiani e francesi all'epoca dell'incidente. Al Sismi (Servizio informazioni militari) che 24 ore dopo la sciagura chiedeva chiarimenti ai servizi segreti francesi (Sdece), il conte Alexandre De Marenche, capo delle spie di Parigi, evitava addirittura di rispondere. Il governo francese ha più tardi negato di aver mai ricevuto il fonogramma del Sismi. Qualcuno di certo, tra i due, ha mentito.

Un fatto è fuori discussione. Se c'è stata una vasta operazione di copertura della verità, questa è cominciata un minuto dopo il disastro di Ustica. I servizi segreti italiani dell'epoca hanno sempre mostrato scarso entusiasmo nell'esaminare la tesi del missile omicida, di qualunque nazionalità esso potesse essere.

Ha dichiarato il 30 settembre 1986 davanti alla Camera l'allora sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giuliano Amato: «Il Sismi non ha fatto nessuna indagine. Solo tre o quattro accertamenti». Interpellato dall'*Europeo*, il senatore Francesco Mazzola, che nel 1980 era delegato dal presidente Cossiga al controllo dei servizi di sicurezza, ha precisato meglio: «Né in via ufficiale, né in via ufficiosa venne allora formulata dai servizi l'ipotesi del missile. Nella maniera più assoluta. Ustica fu considerato un fatto di cui non era necessario occuparsi a livello di intelligence».

Tutto questo è, a dir poco, molto strano. Tanto più che il 27 giugno 1980 cade al centro di una successione di giorni in cui nei cieli del Mediterraneo c'è un via vai infernale di capi di Stato, generali, ministri degli Esteri. L'allora presidente degli Stati Uniti Jimmy Carter scorrazza da Roma a Madrid a Lisbona. A Venezia si chiude, il 23 giugno, il vertice dei sette paesi più industrializzati con brevi appendici vacanze della signora Thatcher e di Giscard d'Estaing. E proprio il 27, giorno della sciagura, lasciano Ankara in Turchia i ministri degli Esteri della Nato che si sono accapigliati sul problema degli euromissili strategici. Compreso il ministro degli Esteri italiano Emilio Colombo che vola verso casa.

È chiaro che, con un simile traffico, e di cotanto rango, i cieli, i mari, ogni centimetro cubico di aria, fossero controllati da una miriade di servizi di sicurezza, di scorte aeree militari, da una sconosciuta quantità di radar e di satelliti da rilevamento. Eppure, nessuno, almeno finora, ha detto di aver intercettato le sequenze della tragedia del Dc9.

È un punto, questo, non sufficientemente approfondito. I servizi segreti tecnologicamente avanzati (e nel 1980 non era questo il caso italiano) dispongono di sofisticate stazioni di ascolto dell'etere e di intercettazione delle comunicazioni. La Gran Bretagna può contare sul «Government communication headquarters», con seimila addetti, con una base principale a Cheltenham e basi disseminate dappertutto, soprattutto nel Mediterraneo, da ovest a est, per esempio ad Akrotiri e Cipro, più altre sconosciute. Gli americani hanno la Nsa (National security agency) con un bilancio superiore di sei volte a quello della Cia. Analoghi servizi hanno i francesi, i tedeschi, gli israeliani. Si tratta di stazioni in funzione ventiquattr'ore su ventiquattro.

Possibile che nessuno abbia catturato le ultime comunicazioni radio del Dc9 e, soprattutto, del caccia assassino e la sua base? Ed è credibile che nessuno di questi servizi, magari in via ufficiosa, abbia offerto alle autorità italiane, civili o militari, o agli stessi servizi segreti come merce di scambio, queste intercettazioni?

Sono tutti elementi che contribuiscono a sostenere la tesi di una copertura organizzata della verità. Poche osservazioni bastano a capire l'enormità degli interessi che agiscono come spinte contrapposte nelle indagini. C'è un paese, con la sua aeronautica, responsabile della morte di 81 persone, che manovra e intriga affinché ogni prova venga cancellata. Ci sono politici che hanno dato forse l'ordine di tacere ai militari italiani per superiori motivi di inte-

resse nazionale. O ci sono militari che forse hanno taciuto la verità ai politici. Se oggi questo appare incomprensibile, nel 1980 lo era meno. All'interno della Nato, i governi dibattevano attraverso grandi lacerazioni se installare o no gli euromissili americani. Se in quei giorni gli italiani avessero saputo che un missile aveva abbattuto per errore un aereo civile, di certo Comiso non avrebbe mai avuto la sua base missilistica nucleare.

Ci sarà mai una verità? Al presidente del Consiglio Ciriaco De Mita che chiedeva ufficialmente la collaborazione dell'Alleanza atlantica per la soluzione del mistero, giovedì 10 novembre, il segretario generale della Nato Manfred Woerner ha risposto: «Vi daremo tutte le informazioni che abbiamo». Dal quartier generale Nato di Bruxelles può arrivare un'informazione vitale. La «Situation room» di Mons, vicino Bruxelles, è l'ufficio da cui il governo italiano potrà sapere quali forze aeronavali agivano nel mar Tirreno il 27 giugno del 1980.

Le informazioni della Nato. I risultati della perizia ancora in corso a Londra su tre quarti dei rottami del Dc9. Una nuova collaborazione dei servizi segreti stranieri. La rabbia delle forze armate italiane tirate in ballo come responsabili della tragedia. Sono tutti elementi che oggi avvicinano alla soluzione del mistero. A meno che, di nuovo, qualcuno chieda di recuperare ancora l'ultimo oblò del Dc9 nelle profondità di Ustica. Magari con altri 7 miliardi e un'altra esplorazione sottomarina. Naturalmente dell'Ifremer.