

In un'azienda presieduta da un generale dell'Aeronautica coinvolto nell'inchiesta sul DC 9 Nel caso di Ustica spunta uno strano furto

ROMA — L'episodio è del 12 febbraio dello scorso anno. Fa parte della cosiddetta «cronologia delle intrusioni sospette», una sorta di elenco delle possibili effrazioni alla Watergate (all'italiana) di cui il Capo della polizia Vincenzo Parisi ha messo al corrente l'ufficio di presidenza della Commissione stragi.

Ma non è un episodio esattamente come gli altri ed è lo stesso Capo della polizia a sottolinearlo.

Non solo perché riguarda una anonima ditta dove però lavorano due uomini del Sismi.

Ma anche perché di quella ditta è direttore un generale dell'Aeronautica in pensione.

Si tratta di Romolo Mangani, che il 27 giugno 1980 comandava il Terzo

Roc di Martinafranca, da cui dipendevano anche i radar di Marsala, Licola e Siracusa coinvolti nell'inchiesta sulla strage di Ustica.

Ed eccolo l'episodio, citato al quarto posto dell'elenco fornito proprio ieri dal prefetto Vincenzo Parisi: «Attraverso una finestra del bagno lasciata aperta, ignoti sono penetrati nella ditta Sonix di via Flaminia 19. Pur essendo stati asportati soltanto un videoregistratore e cinquecentomila lire in contanti, in sede di sopralluogo sono stati rilevati elementi sospetti che hanno dato adito a perplessità circa l'effettivo movente dei malviventi, anche perché il direttore della Sonix è un generale dell'Aeronautica in quiescenza e nell'azienda lavorano due impiegati (denunzian-

ti, che hanno telefonato al 113) asseritamente del Sismi».

Singolare davvero. Dalle parole del Capo della polizia, sembra infatti che a fare la telefonata al 113 siano stati proprio i due «impiegati asseritamente del Sismi».

E per il semplice furto di un videoregistratore e cinque biglietti da centomila lire due agenti del controspionaggio (evidentemente coperti) si sarebbero dunque qualificati al telefono col 113, arrivando persino a firmare la denuncia con nome e cognome?

O forse l'audacia dei due agenti è la prova dell'esistenza di quegli «elementi sospetti» e quelle «perplessità» cui Parisi si riferisce parlando della qualità del furto?

Obiettivo degli ignoti la-

dri erano documenti, nastri, che cosa? E cosa hanno veramente portato via dagli uffici?

Infine, chi sono i due agenti del nostro controspionaggio dislocati alla Sonix?

A queste domande la Commissione stragi cercherà di dare una risposta. Anche perché con il generale Mangani ha già avuto a che fare.

L'ex comandante del Terzo Roc ed ex portavoce dello Stato maggiore dell'Aeronautica (cioè dell'allora generale Lamberto Bartolucci) fu infatti interrogato a San Macuto per alcune ore, nel corso delle audizioni sulla strage di Ustica.

Subito dopo Mangani finì anche davanti al giudice istruttore.

Andrea Purgatori

Ustica-Ramstein, due tragedie unico intrigo? *Il mistero dei piloti delle Frece tricolori Erano in missione quando il DC9 esplose*

ROMA — Esiste veramente un legame sinistro tra la strage di Ustica (27 giugno 1980) e quella di Ramstein (27 agosto 1988)? L'ipotesi, avanzata in questi giorni dai Verdi tedeschi, è una delle piste più inquietanti su cui da quattro mesi è al lavoro il giudice istruttore Rosario Priore. Da quando cioè si scoprì che due dei tre piloti delle Frece tricolori morti durante la tragica esibizione in Germania erano gli stessi ad aver volato insieme a bordo di un caccia TF104 la sera dell'esplosione del DC9 Itavia. La coincidenza era emersa dall'esame dei documenti acquisiti dalla Commissione stragi ed era stata pubblicata dal *Corriere della Sera* il 22 dicembre 1990.

In questi giorni, dopo la pubblicazione di alcune inchieste del quotidiano berlinese *Tageszeitung* e di *Der Spiegel*, sembra che la connessione tra le due stragi, apparentemente slegate e lontane nel tempo, abbia acquisito uno spessore ben diverso da quello di una semplice coincidenza.

L'indagine

Al punto da costringere il giudice Priore ad allargare campo d'indagine e qualità degli interrogatori, nel tentativo di scoprire se a Ramstein ci fu un sabotaggio, come affermano i Verdi tedeschi, deciso per impedire ai piloti delle Frece tricolori di rivelare elementi determinanti sull'esplosione avvenuta otto anni prima a Ustica.

I nomi dei due piloti al

centro dell'inchiesta sono quelli di Ivo Nutarelli e Mario Naldini. Gli stessi che figurano sul libro della base dell'Aeronautica militare di Grosseto su cui furono annotate le missioni di volo per la sera del 27 giugno 1980.

Quel giorno, l'ultima missione operativa terminò tra le 20,30 e le 20,45. Con il rientro alla base di un caccia TF104 biposto da addestramento e di un F104 monoposto. Sul primo si trovavano i capitani istruttori Ivo Nutarelli e Mario Naldini, sul secondo il tenente Giannelli. Scopo della missione per il primo caccia «Chase Int.2» (quota 200, poco meno di settemila metri) e per il secondo «Int.2» (quota 270, novemila metri).

In apparenza, una normale azione di intercettazione simulata per allenare il tenente Giannelli.

Contemporaneamente, un terzo caccia TF104 si era alzato in volo alle 19 e 40 da Grosseto e sarebbe poi rientrato alle ore 20,30. Scopo di questa missione: «Int.8» (quota 270, novemila metri), a bordo il capitano istruttore Bergamini e il tenente Moretti. Dunque, mentre il DC9 Itavia era già decollato dallo scalo di Bologna con due ore di ritardo e stava facendo rotta verso Palermo, tutti e tre i caccia si trovarono in volo. Per fare rientro a Grosseto, secondo quanto risulterebbe dal libro della base, in un tempo compreso tra 29 e 14 minuti prima che l'aereo civile esplodesse nel cielo di Ustica. L'interrogativo è: Nutarelli e Naldini videro o intuirono

qualcosa di ciò che di lì a poco sarebbe accaduto al DC9?

Otto anni più tardi, il 27 agosto 1988, proprio Nutarelli e Naldini avrebbero trovato la morte a Ramstein, sopra una base americana, a bordo di due Aermacchi MB339, durante la tragica esibizione delle nostre Frece tricolori che fece 70 vittime e 300 feriti. Secondo i Verdi tedeschi, ci fu sabotaggio.

Nessuna prova

Ma non esistono prove certe a sostegno di questa ipotesi. Tranne che per altre strane coincidenze legate soprattutto all'inchiesta e ai suoi risultati. Tuttavia già cominciano a circolare falsi documenti che attribuiscono a imprecisate sezioni segrete del ministro della Difesa italiano l'ordine di «eliminare» proprio a Ramstein il pilota Ivo Nutarelli (e la rivista «Avvenimenti» ne annuncia la pubblicazione nel prossimo numero).

Comincia intanto oggi l'ultima campagna di recupero di ciò che rimane del relitto del DC9 Itavia in fondo al Tirreno. La nave Valiant Service della compagnia britannica «Wimpol» è già in zona di operazioni e ci resterà un paio di mesi. Il giudice Priore sarà sulla Valiant venerdì, accompagnato dai suoi periti, da alcuni legali di parte civile e dal maggiore Bianchini del Reparto operativo dei carabinieri, responsabile del nucleo speciale costituito per le indagini su Ustica.

Andrea Purgatori

Cominciato ieri il nuovo recupero dei rottami del DC9

Dal pasticcio del Mig altri misteri su Ustica

Forse la scatola nera del caccia è stata alterata - Il carburante dell'aereo non bastava per raggiungere l'Italia dalla Libia

ROMA — Anche la «storia ufficiale» del Mig 23 libico finito tra le rocce della Sila risulta ormai un pasticcio di bugie. E all'orizzonte si profila una serie di incriminazioni per gli uomini dell'Aeronautica militare italiana che più direttamente si trovarono coinvolti nella gestione di quello che si cercò di far passare come un semplice incidente provocato dal malore del pilota.

Non solo, il giudice istruttore Rosario Priore sta anche rivalutando tutte le inedite e possibili connessioni tra la vicenda del Mig 23 di Gheddafi e la strage di Ustica. Mentre proprio ieri è stato dato il via alle operazioni di recupero in mare degli ultimi frammenti del DC9 Itavia.

Secondo la relazione della Commissione d'inchiesta italo-libica il Mig 23 precipitò il 18 luglio 1980, ventidue giorni dopo la strage di Ustica. Ma adesso, fatti riesaminare da un nuovo collegio di esperti tutti i dati e le circostanze, ecco emergere una verità assai diversa da quella accreditata in questi undici anni.

Il cui punto centrale è questo: se il Mig fosse partito da una base libica, non avrebbe avuto carburante sufficiente a raggiungere l'Italia. Non solo, sarebbe stato individuato anche l'ufficiale che tentò di far ritrattare i due medici che, dopo l'autopsia sul cadavere del pilota, ne retrodatarono la morte a una ventina di giorni prima del ritrovamento. Vediamo le novità.

L'esame del *flight recorder* (la cosiddetta scatola nera) del Mig 23 ha permesso di accertare che, dopo il decollo dalla base di partenza, il caccia effettuò una serie di virate nella piena capacità operativa del pilota, compresa una picchiata di 6.000 metri. Dopo appena 13 minuti di volo, il *flight recorder* registrò un evento improvviso e traumatico a seguito del quale il caccia assunse una posizione di volo livellato per altri 45 minuti circa, fino all'impatto sulle rocce della Sila.

Velocità impossibile

Durante tutto questo tempo, il Mig mantenne una velocità di 600 chilometri orari rispetto ai 900 accertati nel rapporto della Commissione d'inchiesta italo-libica. Il fatto è che con questa velocità e decollando dalla base di Benina (altro dato garantito dalla Commissione), il caccia non avrebbe mai potuto raggiungere l'Italia e sarebbe invece precipitato nel mare, a 200 chilometri dalle coste calabre. Ce l'avrebbe forse fatta ipotizzando (e qualcuno ci ha provato) vento favorevole in poppa di 180 chilometri orari. Ma il vento era di appena 90 chilometri e di prua.

Secondo quanto risulta dall'analisi del *flight recorder*, la traiettoria degli ultimi 45 minuti di volo del Mig sarebbe stata talmente piatta da risultare in-

compatibile anche con le più ottimistiche condizioni meteorologiche. In buona sostanza, l'autopilota avrebbe condotto l'aereo senza mai correggerne la rotta e in assenza totale di vento. Praticamente, è come se il Mig fosse rimasto per tre quarti d'ora immobile nel cielo. Di qui ecco il forte sospetto di una manipolazione del nastro del *flight recorder* ottenuta riproducendo un segmento «tipo» della registrazione dei parametri di volo.

L'identità del pilota del Mig non è affatto certa. Viene esclusa quella libica (i libici riuscivano già con difficoltà a manovrare gli Aermacchi MB326, caccia assai più semplici del Mig 23), viene ipotizzata quella siriana ma più di un sospetto c'è anche per quella italiana.

Il nome del pilota

Di certo si sa che il pilota trovato tra i rottami del Mig sulla Sila aveva sul casco un nome diverso da quello del pilota reclamato qualche giorno più tardi da Tripoli.

Il 18 luglio 1980, giorno in cui la Commissione fissò l'incidente del Mig 23, era un venerdì. Che è però anche il giorno della festa dei musulmani. E di venerdì, in Libia, non si effettuano di sicuro esercitazioni. Soprattutto alle dieci del mattino in pieno luglio, quando la temperatura supera i cinquanta gradi. Durante l'estate, infatti, i voli del caccia libico vengono sospesi tra le 8 e le 20.

Sui rottami del Mig sono stati trovati alcuni fori e si è pensato che si trattasse di colpi d'arma da fuoco sparati contro le lamiere per verificare la tenuta della lega di cui è composta la struttura del caccia di fabbricazione sovietica. In realtà c'è il sospetto che questi fori possano essere anche il risultato dell'esplosione della testa di guerra di un missile aria/aria.

Tenendo conto della nuova, corretta analisi dei dati del *flight recorder*, sono stati rifatti i calcoli lavorando su una diversa ipotesi di scenario, naturalmente tutta verificare. Si tratta di un'ipotesi che accrediterebbe il decollo del caccia da una base non libica (altrimenti il Mig sarebbe precipitato in mare) ma italiana.

E con un pieno di carburante sufficiente a raggiungere la zona dell'esplosione del DC9 Itavia nel cielo di Ustica. In questo scenario, le basi possibili sono tre: Sigonella, Grazzanise, Trapani.

Fin dallo scorso autunno, il giudice Priore si era convinto della necessità di procedere parallelamente nell'indagare sulla strage di Ustica e sul pasticcio del Mig. Convinto che esistesse comunque un legame tra i due misteri, indipendentemente dalla loro contemporaneità. Che adesso sembra diventare veramente qualcosa di più di una semplice ipotesi.

Andrea Purgatori

Ustica: Gladio indagò sul Mig libico

■ ROMA — L'ufficio dei servizi segreti da cui dipendeva Gladio si interessò del Mig 23 libico caduto nella Sila il 18 luglio del 1980 e più volte chiamato in causa nella vicenda di Ustica. Lo proverebbe un documento scoperto dal giudice Priore, che indaga sul Dc 9 dell'Itavia e che avrebbe già interrogato, in maggio, l'ex direttore di Gladio Paolo Inzerilli.

Il recupero-bis smentisce la ricerca francese

Ustica, nuovo giallo

Ecco i resti del DC9

ROMA — Un galeone spagnolo, una nave romana, un aereo tedesco della seconda Guerra mondiale, ma soprattutto «quasi tutto quello che manca del DC9» caduto nel mare di Ustica.

Sergio De Julio (Sinistra Indipendente), uno dei due relatori della Commissione stragi sul disastro, ha così descritto i primi risultati del nuovo recupero nel Tirreno dei resti dell'aereo precipitato la sera del 27 giugno 1980, secondo quanto emerso nell'incontro avuto ieri con i giudici Priore, Coiro e Salvi che hanno informato la Commissione sulle indagini in corso. I parlamentari hanno preparato un primo rapporto sulla vicenda.

«Ci sono — racconta De Julio, che era accompagnato dai colleghi Zamberletti (Dc) e Ciccimessere (Federalisti europei) — un centinaio di pezzi molto grandi del DC9 proprio dove non ci dovevano essere e cioè nel quadrato di mare già scandagliato dalla ditta francese Ifremer che effettuò il primo discusso recupero dei resti».

De Julio spiega che «allora si disse che c'erano solo pezzi insignificanti. Si realizzò anche un video che mostrava un fondale senza frammenti rilevanti».

De Julio spiega che «si è scandagliato il primo quadrato solo per scrupolo ma sono saltati fuori (ripresi in chiarissima evidenza dalle diapositive) reperti, anche grandi, del DC9. Proprio dove si sapeva con certezza che non vi era nulla, c'era tutto, tanto da far pensare che si possa ricostruire quasi per intero il velivolo a Pratica di Mare. Per questo obiettivo però si dovrebbe continuare almeno fino a settembre nelle operazioni di recupero, scavalcando il termine di luglio per il deposito della perizia collegata ai risultati della campagna di recupero».

«C'è comunque — dice ancora De Julio in Commissione stragi —, a parte il problema di come operò la ditta francese che ha lasciato sul campo almeno l'80 per cento del velivolo, l'altro problema ben grave dei costi. Oggi si presume che la spesa complessiva per questo recupero sarà inferiore a quella della Ifremer».

Ciccimessere ha precisato che le diapositive «sono nitidissime: mostrano chiaramente anche valigie, scarpe e, in dettaglio, alcune parti inaspettatamente grandi del velivolo e quelle che vengono definite boe di profondità».

Lo scandalo continua: frammenti scoperti e non recuperati da una società legata ai servizi francesi
Sul DC9 di Ustica fori provocati da un missile

ROMA — Undici anni fa, il 27 giugno 1980, la strage del DC9 Itavia nel cielo di Ustica. E ottantuno morti. Oggi si scopre che frammenti anche consistenti dell'aereo, con fori che fanno pensare all'impatto di un missile aria-aria, furono scoperti ma non recuperati dalla società Ifremer, legata a doppio filo ai servizi segreti francesi, che nel 1988 effettuò la campagna di ricerca del relitto.

Addirittura il robot sottomarino della Ifremer lavorò per raggruppare le parti del DC9 e forse filmò quella scena ma non portò nulla in superficie, né passò alcuna immagine ai periti. È tutto testimoniato da un migliaio di fotografie scattate dal minisommersibile della britannica Wimpol, impegnata in queste settimane nella operazione di recupero di

ciò che resta del DC9.

Sul fronte delle analisi radar, gli ultimi dati su nastri e tabulati mostrano chiaramente che le tracce di diversi aerei sono sparite. Ad esempio, quella di un Awacs americano che fino a venti minuti prima della strage era impegnato in una esercitazione con un paio di F104 italiani decollati da Grosseto (a bordo dei quali si trovavano gli ufficiali piloti Nutarelli e Naldini, morti nel 1988 durante l'esibizione delle Frecce tricolori a Ramstein). Ma non c'è nemmeno traccia della presenza di una seconda portaerei americana, la

Forrestal (che il 15 marzo era a Palermo). A una richiesta ufficiale di Greenpeace, fatta sulla base del «Free of information act», il Pentagono ha rifiutato di fornirne la posizione.

Vengono infine a galla sinistri intrecci sul traffico di armi tra Italia e Paesi mediorientali, sullo sfondo della strage. Mentre il giudice istruttore Rosario Priore (che entro il 31 dicembre prossimo deve improrogabilmente concludere l'inchiesta) sarà costretto a rivolgersi al presidente del Consiglio Andreotti per ottenere la consultazione di alcuni manuali Nato sulla base dei quali i periti dell'Aeronautica hanno contestato le conclusioni dei periti di parte civile. Di fronte alla prima richiesta del magistrato è stato infatti opposto il segreto.

IL DC9 ITAVIA / Manipolazioni sui tracciati radar, servizi segreti coinvolti nel traffico d'armi: gli ultimi accertamenti

Ustica, il mistero della portaerei

ROMA — Metà del relitto del DC9 Itavia ritrovato in fondo al mare, sinistri traffici di armi con la Libia e altri Paesi mediorientali venuti invece a galla ma su cui non filtra una sola informazione, una portaerei fantasma, altre tracce radar manipolate e poi di nuovo l'ombra del segreto militare (Nato) che riaffiora a complicare la ricerca della verità. A undici anni esatti dalla strage del DC9 Itavia nel cielo di Ustica (27 giugno 1980, ottantuno vittime), l'inchiesta condotta dal giudice istruttore Rosario Priore sembra aver spalancato nuove porte alla ricerca della verità.

Adesso è soprattutto una questione di tempo. Il 31 dicembre scadono infatti i termini previsti dalla legge e l'indagine dovrà considerarsi conclusa. Ce la faranno le novità a ribaltare la situazione, a spiegare cosa veramente accadde quella sera al volo Bologna-Palermo?

IL RECUPERO — «Secondo me, la verità è ancora in fondo al mare», aveva decretato davanti alla Commissione stragi un ex generale del nostro Sismi. E aveva ragione. Le circa mille fotografie scattate nei due mesi passati dal minisommergibile della società britannica «Winpol», che ha l'incarico di portare a termine il recupero del relitto del DC9, confermano che le precedenti «campagne» affidate alla società francese «Ifremer» (costo: 10 miliardi di lire circa) non solo si conclusero con esiti discutibili, ma che gran parte del materiale non fu volutamente riportato in superficie. Con un'aggravante: quella cioè di una sospetta «operazione di pulizia» preventiva e non autorizzata, effettuata dalla «Ifremer» (legata a doppio filo ai servizi segreti francesi) con la scusa di sondare i fondali.

Telecamere e obiettivi fotografici della «Winpol» hanno in questi due mesi scoperto che il robot della società «Ifremer» lavorò davve-

ro alacremente per raggruppare e in qualche caso accatastare rottami che però nessuno tirò mai a galla. Sulla sabbia (ma anche sopra alcuni pezzi deformati dell'aereo, su cui il robot ha addirittura «camminato») sono rimaste tracce evidenti di queste manovre. Mentre nelle cinque ore di video «selezionate, montate» e consegnate dalla «Ifremer» ai periti italiani della discussa Commissione Blasi non si vide nulla di quanto invece risulta dall'esame delle foto scattate dalla «Winpol». Un altro mistero nel grande mistero di Ustica.

Ed ecco una selezione dei ritrovamenti più significativi: parte dell'ala destra con foro a petali, in apparenza rivolti verso l'interno (foto serie 2/185); parte di flap con foro a petali, in apparenza rivolti verso l'interno (2/192); deriva con fori (2/235); parti del tappetino del corridoio interno all'aereo e sedile (2/205 e 2/206); probabile parte del tubo dell'aria condizionata (2/352); filo e cornetta telefono di bordo (2/353); parte della fusoliera, superficie di un metro quadrato (2/358); parte inferiore della fusoliera con antennina Vhf, lunghezza tre metri circa (2/440). Infine, un reperto che ha fatto sobbalzare i periti (foto serie 2/401-402-405) e che a un primo esame visivo non sembrerebbe omogeneo al relitto. Si tratta di un frammento piuttosto grande, colore grigio-celeste (tipo Navy), con due scritte tronche: «VAL» e «TTC».

I RADAR — Le ultime perizie ripropongono la possibilità di una manipolazione dei nastri radar dei centri dell'Aeronautica militare. Ma non solo dei nastri. Un esempio per tutti, quello di Licola (Napoli), dove fu distrutto (non si sa ancora perché e da chi) il Modello DA1, il librone su cui erano state annotate tutte le trac-

ce del 27 giugno 1980. Di quel Modello DA1 rimane agli atti soltanto uno «stralcio», unilateralmente compilato dalla Aeronautica. E di un vero «stralcio» si tratta, visto che non comprende quattro tracce di aerei individuati da Licola nella propria zona di competenza e a cavallo di Ustica. Tracce certamente annotate sull'originale del modello DA1 ma di cui non sapremo più origine e nazionalità. Eccole: AG264, AG270, AG277, AG300.

E quale credibilità dare ai tracciati di Poggio Ballone, da cui è sparito un Awacs americano che fino a venti minuti prima della strage aveva compiuto una esercitazione con due F104 di Grosseto, a bordo di uno dei quali (un Tf-104) si trovavano gli ufficiali piloti Nutarelli e Naldini (morti nel 1988 a Ramstein nella tragica esibizione delle Frece tricolori)? Quale credibilità dare all'ormai famoso nastro del radar di Marsala, i cui dati ancora non combaciano con le dichiarazioni rese al magistrato dagli stessi militari che la sera della strage si trovavano in sala operativa? I periti di questi militari incriminati hanno contestato alcune conclusioni cui è pervenuta la controparte, in particolare il perito Paolo Miggianno, citando una serie di manuali di procedura della Nato-cui il giudice Priore non ha avuto accesso. Per superare il nuovo scoglio del «segreto» il magistrato ha deciso di rivolgersi ad Andreotti.

GLI ALLEATI — Collaborazione scarsa, risposte insufficienti o irritate. Sembra proprio che sulla strage di Ustica nessuno voglia mostrare le proprie carte. I sospetti così crescono insieme agli interrogativi sul ruolo giocato dai francesi e dagli americani. Prendiamo questi ultimi. Hanno sempre dichiarato che la sera dell'esplosione del DC9 avevano una portaerei, la «Saratoga»,

alla fonda nel porto di Napoli. Ma non vogliono dire se c'era e dove si trovava la «Forrestal», che dal 6 al 12 marzo 1980 risulta impegnata nel Basso Tirreno per un'esercitazione («National Week 28») e che il 15 marzo entra nel porto di Palermo (fonte Greenpeace). Quale mistero collega la «Forrestal» a Ustica? Perché a una richiesta ufficiale sugli spostamenti successivi, fatta da Greenpeace ricorrendo al Free of Information Act, il Pentagono ha opposto un secco rifiuto?

E a quale tipo di preoccupazione attribuire la riluttanza dei francesi a spiegare con precisione posizione e compiti di tutte le unità aeronavali presenti nel Tirreno la sera della strage? Dov'era la portaerei «Foch» e soprattutto dov'erano, se c'erano, e cosa hanno visto gli aerei tipo Awacs che il radar di Poggio Ballone avrebbe individuato su Bonifacio? Il conte Alexandre de Marenches, capo dello Sdece all'epoca della strage, ebbe a dire in una intervista che di Ustica non aveva voglia di parlare poiché si trattava di «acqua di un fiume non ancora prosciugato». Si riferiva forse ai troppi intrecci che sarebbe necessario svelare per spiegare un delitto così atroce come l'abbattimento di un aereo civile con 81 persone sullo sfondo di traffici di armi, tentativi di colpi di Stato (in Libia), guerre (il Ciad), punizioni a servizi segreti troppo compromessi col nemico (il Sismi italiano e Gheddafi)?

Ricorda Paolo Miggianno, perito di parte civile: «La situazione in quei giorni di fine giugno del 1980 era incandescente. Tra Egitto e Libia si era sull'orlo della guerra. C'era il Ciad in rivolta, la Francia che minacciava Tripoli e Carter, appena rientrato dall'Europa, nei guai con il Billygate. Pensare che il DC9 volasse in un cielo tranquillo e senza controllo è a dir poco paradossale».

Andrea Purgatori

Il Mig finto libico nella base di Sigonella

ROMA — La vicenda del Mig 23 libico ritrovato sulla Sila il 18 luglio, venti giorni dopo l'esplosione del DC9, non è ancora risolta. Due tecnici della ex Germania Orientale sono al lavoro per catalogare i pezzi ancora in Italia e tentare di spiegare il mistero. Ma intanto vengono fuori clamorose novità sulla presenza di piloti istruttori italiani nelle basi di Gheddafi. Si è scoperto che almeno tre di loro, ex ufficiali della nostra Aeronautica militare, sarebbero morti nel corso di missioni di guerra in Ciad. Utilizzati dunque non solo come istruttori, ma come veri e propri mercenari.

Non solo. Si sarebbero trovate conferme sull'atterraggio di un Mig libico addirittura nella base Nato di Sigonella, tre mesi prima della strage di Ustica. Mentre altri due Mig libici avrebbero trovato riparo a

Creta due mesi dopo la strage. C'è poi un altro capitolo oscuro che riguarda l'acquisizione da parte degli Stati Uniti di un certo numero di Mig egiziani ma di fabbricazione sovietica, utilizzati all'inizio degli anni Ottanta dagli americani per far addestrare i propri piloti.

E' convinzione dei magistrati che la vicenda del Mig 23 precipitato sulla Sila (col suo corollario di ipotesi sulla nazionalità del pilota e il balletto di versioni fornito dalla Aeronautica) sia comunque legata alla spiegazione del mistero di Ustica, anche se la data dell'incidente verrà fissata al 18 luglio. L'episodio confermerebbe infatti un quadro di generale instabilità politico-militare nel Mediterraneo, cui la strage del DC9 non è affatto estranea.

A. Pu.

Spie o militari: gli scenari per una strage

ROMA — Quali scenari possibili, undici anni dopo, per spiegare la strage di Ustica? Su quali ipotesi si stanno orientando i magistrati con i nuovi elementi a disposizione?

Che il DC9 Itavia sia stato abbattuto deliberatamente, che la strage di Ustica sia il risultato della sporca guerra tra servizi segreti deviati è stato il capo della polizia Parisi a sostenerlo davanti alla commissione d'inchiesta parlamentare a San Marco. Secondo Parisi, Ustica e la bomba alla stazione di Bologna del 2 agosto successivo sarebbero atroci messaggi diretti alla gestione filoibica del Sismi di Santovito. Non lo ha detto esplicitamente il capo della polizia, ma questa ipotesi porterebbe a una responsabilità dei francesi.

Discorso diverso invece se si colloca l'esplosione del DC9 all'interno di uno sce-

nario tutto militare. Con tre varianti.

a) Quella di una esercitazione aeronavale finita male che, escludendo una responsabilità diretta italiana, non potrebbe che tirare in ballo gli americani o i francesi, frequentatori abituali e spesso indisciplinati (basta ricordare tutte le polemiche sulle mancate collisioni precedenti e successive tra caccia stranieri e altri aerei di linea) dei nostri cieli.

b) Quella di un'azione americana o francese o combinata per eliminare Gheddafi, ammesso che fosse veramente in volo la stessa sera (Gheddafi sostiene di essere l'obiettivo mancato), e di un errore al momento del lancio del missile aria-aria.

c) Quella di un'azione francese per bloccare un carico di armi (o uranio) diretto in Libia e di un errore di bersaglio.

A. Pu.

Lo scandalo continua: frammenti scoperti e non recuperati da una società legata ai servizi francesi

Sul DC9 di Ustica fori provocati da un missile

ROMA — Undici anni fa, il 27 giugno 1980, la strage del DC9 Itavia nel cielo di Ustica. E ottantuno morti. Oggi si scopre che frammenti anche consistenti dell'aereo, con fori che fanno pensare all'impatto di un missile aria-aria, furono scoperti ma non recuperati dalla società Ifremer, legata a doppio filo ai servizi segreti francesi, che nel 1988 effettuò la campagna di ricerca del relitto.

Addirittura il robot sottomarino della Ifremer lavorò per raggruppare le parti del DC9 e forse filmò quella scena ma non portò nulla in superficie, né passò alcuna immagine ai periti. È tutto testimoniato da un migliaio di fotografie scattate dal minisommersibile della britannica Winpol, impegnata in queste settimane nella operazione di recupero di

ciò che resta del DC9.

Sul fronte delle analisi radar, gli ultimi dati su nastri e tabulati mostrano chiaramente che le tracce di diversi aerei sono sparite. Ad esempio, quella di un Awacs americano che fino a venti minuti prima della strage era impegnato in una esercitazione con un paio di F104 italiani decollati da Grosseto (a bordo dei quali si trovavano gli ufficiali piloti Nutarelli e Naldini, morti nel 1988 durante l'esibizione delle Frecce tricolori a Ramstein). Ma non c'è nemmeno traccia della presenza di una seconda portaerei americana, la

Forrestal (che il 15 marzo era a Palermo). A una richiesta ufficiale di Greenpeace, fatta sulla base del «Free of information act», il Pentagono ha rifiutato di fornirne la posizione.

Vengono infine a galla sinistri intrecci sul traffico di armi tra Italia e Paesi mediorientali, sullo sfondo della strage. Mentre il giudice istruttore Rosario Priore (che entro il 31 dicembre prossimo deve improrogabilmente concludere l'inchiesta) sarà costretto a rivolgersi al presidente del Consiglio Andreotti per ottenere la consultazione di alcuni manuali Nato sulla base dei quali i periti dell'Aeronautica hanno contestato le conclusioni dei periti di parte civile. Di fronte alla prima richiesta del magistrato è stato infatti opposto il segreto.

28/6/91

ANE

CORRIERE DELLA SERA

mani di far luce sui retroscena con il viaggio in Bulgaria

Ustica, nei motori del DC9 traccia di «corpi» estranei

DAL NOSTRO INVIATO

BOLOGNA — Subito dopo l'esplosione, qualche frazione di secondo prima di bloccarsi e affondare col resto del relitto nel Tirreno, i due motori del DC9 hanno risucchiato e catturato al loro interno frammenti di qualcosa che non apparteneva all'aereo. E' troppo presto per dire di cosa si tratti, se cioè questi corpi estranei possano essere attribuiti all'elemento che ha scatenato la strage (il missile, un altro aereo...). Ma non c'è dubbio che questa novità si aggiunge ad altre importanti scoperte, che a 11 anni da quella tragica sera del 27 giugno 1980 sembrano anticipare una svolta nell'inchiesta giudiziaria.

L'esame dei motori del DC9 si è concluso una decina di giorni fa. «Sono stati gli specialisti della Fiat Avio, cui era stata affidata l'apertura e l'ispezione delle turbine, a trovare questi frammenti negli ingranaggi, ad isolarli dalle parti dell'aereo. Ora saranno i periti a stabilire da dove provengono. Ma già sappiamo che i due motori si sono bloccati subito dopo l'esplosione e che dunque non possono avere aspirato nulla durante la caduta. E quando sono stati ripescati, nell'estate '87, erano sostanzialmente integri», rivela Daria Bonfietti, che presiede l'Associazione dei familiari delle vittime della strage di Ustica.

I periti di parte civile, aggiunge Daria Bonfietti, stanno sviluppando anche le analisi sui traccianti e sul funzionamento delle apparecchiature radar.

«Secondo i primi risultati, al contrario di ciò che l'Aeronautica vorrebbe far credere, quella sera il radar di Ciampino operava correttamente e correttamente registrò altre tracce vicino al DC9. I nostri periti, che poi sono tutti docenti del Politecnico di Torino, avrebbero già individuato due presenze sospette: una nella scia del DC9 e una accanto a quella già nota del caccia che incrociò l'aereo e quasi certamente

lanciò il missile aria/aria responsabile dell'abbattimento».

Gran lavoro e gran fretta (i termini di chiusura dell'inchiesta scadono il 31 dicembre) per il giudice istruttore Rosario Priore, per il pool della Procura romana che lo affianca (Coiro, Salvi, Roselli), per i nuclei speciali dei carabinieri e dell'Ucigos. «Ma anche grande speranza, incredibilmente per la prima volta a 11 anni di distan-

za, che la verità sia più vicina di quanto non immaginiamo. Rimangono le nostre critiche sull'atteggiamento di non collaborazione dell'Aeronautica. Lo abbiamo detto 10 giorni fa anche al ministro Rognoni», dice la Bonfietti, che non risparmia critiche all'Ifremer, la società francese responsabile della prima, dubbia campagna di recupero del relitto, dopo le clamorose novità di queste ore: il ritrovamento di gran parte dell'aereo ancora sui fondali del Tirreno. E chiede che Parlamento e partiti discutano la relazione della Commissione stragi e puniscano chi, ai vertici delle istituzioni civili e militari, impedi o ritardi l'accertamento della verità sin dalle prime battute dell'inchiesta: «Sarebbe un segnale politico importante non solo per noi ma per la collettività intera, cui questa verità appartiene».

Durante la conferenza stampa, David Zard ha annunciato un concerto di solidarietà con i familiari delle 81 vittime, previsto per settembre a Bologna: «Spero proprio che tutti i cantanti italiani risponderanno al nostro invito, perché servono fondi per portare avanti questa battaglia di giustizia». Sempre a settembre uscirà anche un film. E' «Il muro di gomma», diretto da Marco Risi. «Dove la gente scoprirà chi e cosa si è mosso dietro le quinte di una vicenda che tutti credono di conoscere e da cui invece tutti hanno ancora qualcosa da imparare», ha detto Risi.

Andrea Purgatori

Nessuna conferma ufficiale, solo indiscrezioni: fra i rottami del DC9 scoperti i frammenti di un «tubo con imbuto finale»

Ustica, ecco la prova della strage

ROMA — «Prima mettiamolo nel sacco, poi ne riparliamo», aveva commentato il giudice Rosario Priore, leggendo il fax numero 178 che il comandante della nave-recupero britannica «Vallant» gli aveva spedito giovedì, direttamente dal mare tra Ponza e Ustica.

E invece nel sacco per adesso è finita solo una immagine a colori, abbastanza nitida e senz'altro sconcertante.

È quella del frammento di un missile piantato nella sabbia, a tremila-cinquecento metri di profondità, nello stesso punto in cui tre anni fa la discussa società francese «Ifremer» localizzò e recuperò quasi intatti i motori del DC9 Itavia esplosa la sera del 27 giugno 1980.

Per sei giorni, da giovedì scorso a ieri, la notizia del ritrovamento di questo «tubo con imbuto finale» (come è stato descritto dagli specialisti della società «Winpol», impegnata nell'ultima campagna di recupero del relitto) era stata rigorosamente tenuta nascosta. E per molti buoni motivi.

Intanto, perché la foto non era ancora stata sviluppata e trasmessa al magistrato, e poi perché sarebbe stato (ed è) almeno imprudente annunciare la soluzione del «giallo» della strage di Ustica solo sulla base di una presunzione.

Che cioè sia quello il missile «killer» su cui da undici anni si concentrano indagini e ricerche.

Sarebbe stato Giuseppe Zamberletti, uno dei membri più seri e attenti della «squadra» democri-

stiana nella Commissione Parlamentare stragi, ad anticipare nei corridoi di Montecitorio quella

che avrebbe dovuto essere una comunicazione riservata al solo ufficio di presidenza, convocato per questa mattina alle dieci.

«Ci sono grosse novità. Vedrete che cosa accadrà domani, in Commissione», dicono abbia esclama-

to entusiasta Giuseppe Zamberletti.

Così, nello spazio di qualche ora, la notizia clamorosa del ritrovamento del missile ha fatto il giro del Transatlantico per poi planare, nel primo pomeriggio, sui dispacci di tutte le agenzie di stampa.

A questo punto c'è solo da chiedersi su quali basi il «tubo con imbuto fina-

le» sia stato attribuito a un missile e a quale missile. Vediamo.

Nella foto che probabilmente stamane verrà mostrata ai componenti della Commissione parlamentare stragi si vede proprio un tubo di colore chiaro, dalle dimensioni non ancora definite, con una sorta di imbuto all'estremità (quella che non è conficcata dentro la sabbia, naturalmente) su cui si leggono queste lettere: «EXPL», «TEC», «MK30», «LOT» e poi «AEF», «EACH», «MECH», «MX330». Si tratta di sigle o porzioni di sigla.

Alcune sono perfettamente leggibili e su altre invece c'è ancora una grande incertezza.

Secondo una prima «lettura», quell'«MK30»

altro non sarebbe che il modello del motore di un missile superficie/aria navale tipo «Standard Rim 67A extended range» (quarantotto chilometri di raggio d'azione) pro-

dotto dalla americana «Atlantic Research», in dotazione ad una ventina di incrociatori e altre unità della US Navy che si trovavano a vario titolo impegnati in navigazione nel Tirreno o in porto la stessa sera dell'esplosione del DC9 Itavia nel cielo di Ustica. E «TEC» sarebbe solo la prima parte della parola «Technical», mentre la sigla «LOT» (seguita da un numero) condurrebbe al lotto di missili prodotti e consegnati.

La sigla «MX330» starebbe invece a indicare il sistema di lancio di un altro tipo di missile, il «Terrier». E il frammento fotografato sarebbe non il primo ma l'ultimo stadio del missile superficie/aria.

Vale a dire quello che fornisce la spinta propulsiva finale alla testa di guerra esplosiva che va a colpire il bersaglio.

C'è però un'altra ipotesi, basata su una lettura diversa di quell'«MK30».

Se, infatti, la sigla fosse «MK36» (ma questo lo stabiliranno i periti solo nel momento in cui verrà fisicamente riportato a galla il pezzo) ci si troverebbe davanti al motore d'un missile aria/aria «Sidewinder» prodotto dalla società americana «Thiokol».

Per il momento, solo ipotesi e ancora ipotesi. In attesa che il frammento sia recuperato ed esaminato insieme a tanti altri frammenti che apparentemente non appartengono al DC9 e però sono stati localizzati tra i rottami dell'aereo precipitato 11 anni fa.

Semmai la questione è adesso un'altra: come ha fatto quel pezzo a finire

nella sabbia e sotto ai due motori del DC9, e come è stato possibile che nel corso di due successive campagne di recupero la società francese «Ifremer» non l'abbia individuato, recuperato o fotografato?

È stato lanciato da una nave ancora sconosciuta in una data forse anteriore o posteriore a quella della strage del 27 giugno 1980?

In questa sporca storia costruita sulle coincidenze, non c'è da stupirsi troppo. Già qualcuno spiega che c'è una sola possibilità su un milione che sia proprio quello il missile assassino.

Se questo è vero, allora bisognerebbe domandarsi anche quante sono le possibilità che un altro missile vada a piantarsi proprio lì, in mezzo ai rottami del DC9 Itavia, a tremilacinquecento metri di profondità nel mare di Ustica.

Andrea Purgatori

L'interrogativo politico «A chi giova la svolta?»

ROMA — La voce che l'inchiesta su Ustica avrebbe registrato presto una svolta clamorosa circolava da qualche giorno. Il clima già arroventato dalle polemiche sulle «esternazioni» del Quirinale ha dato il via alle più disparate interpretazioni: chi «favorisce» questa novità nelle indagini?

Il deputato dc Giuseppe Zamberletti, uno dei relatori sulla vicenda in Commissione stragi, considerato molto vicino a Cossiga, ieri non nascondeva la sua soddisfazione: «Il missile non è più puntato contro il Quirinale, è chiaro che la povera Aeronautica non ha responsabilità e neppure la Marina, tanto più che il mare non può essere controllato dai radar».

Nel giugno '80 a Palazzo Chigi sedeva proprio Cossiga e nel lu-

gio '90, quando scoppiò la polemica sui suoi presunti rapporti con la P2, il presidente parlò di una campagna condotta in nome «di gravi interessi politici e non politici» contro la sua azione per l'accertamento della verità.

Il deputato psi Franco Piro ieri ricordava che proprio Cossiga ha affermato che «può accadere che in uno Stato 81 cittadini possono essere uccisi, ma non può accadere che non si sappia come, quando, per quali negligenze e per quali responsabilità». Non altrettanto euforici appaiono i commenti delle sinistre: Sergio De Julio, della Sinistra indipendente, avanza riserve. E il capogruppo pds in Commissione, Franco Macis, è cauto: «Un giudizio meditato potrà essere dato dopo il recupero».

Il 15 luglio comincerà il recupero Nessuno riceve i familiari delle vittime

ROMA — L'operazione di recupero di tutti i frammenti del DC9 Itavia ancora sui fondali del Tirreno, a 3.500 metri di profondità, dovrebbe cominciare il 15 luglio. La zona delle ricerche è stata suddivisa in tre aree e tutti i reperti già individuati sono stati fotografati e catalogati per ordine di importanza presunta. La britannica «Winpol», che ha avuto l'appalto delle ricerche, si avvale di una grossa nave appoggio, la «Valiant», dotata di sofisticate attrezzature. Negli ultimi due mesi, la «Valiant» è stata costretta già tre volte ad interrompere il lavoro a causa delle pessime condizioni del mare.

ROMA — Un incontro tra l'Associazione delle famiglie delle vittime della strage di Ustica e i due presidenti delle Camere era stato fissato in occasione dell'XI anniversario della tragedia, ma è successivamente saltato. Spadolini e Iotti avevano dato la loro disponibilità a ricevere una delegazione guidata da Daria Bonfietti, poi qualcosa si deve essere inceppato nel cerimoniale di Senato e Camera, e l'incontro è stato rinviato. È la prima volta in cinque anni, dunque, che l'Associazione non viene ricevuta ai più alti livelli istituzionali. In precedenza, era stato Cossiga in persona a incontrare i familiari al Quirinale.

Si recupera la scatola nera (sperando sia quella giusta)

ROMA — Questa notte al largo di Ustica verrà effettuato il recupero della scatola nera del DC9 Itavia. Il frammento del presunto missile Standard verrà invece riportato in superficie nel corso di una seconda operazione, quando si tenterà anche di «agganciare» altri resti dell'aereo.

La decisione è stata presa per consentire agli esperti di decodificare subito i dati contenuti nel Flight data recorder, nella speranza che possano fornire elementi concreti e utili alle indagini. Il giudice istruttore Rosario Priore, i due Pm Roselli e Salvi, insieme ai periti d'ufficio e di parte e ai legali di parte civile, saranno a bordo della nave «Valiant» della Wincpol quando, si spera senza problemi, la scatola nera verrà issata a bordo.

«Non facciamoci troppe illusioni sulla scatola nera, perché è quella che contiene i dati di volo e quindi potrà dire poco rispetto a quello che già conosciamo», avverte il presidente della Commissione stragi, senatore Libero Gualtieri.

Quanto al frammento di missile (*engin militaire* nei brogliacci della Ifremer), Gualtieri è cauto: «È un termine che, stando al vocabolario, può voler dire molte cose». Il presidente della Commissione stragi sembra invece più ottimista sul resto del relitto: «Gli altri pezzi dell'aereo sono molto importanti, bisognerà vedere se portano fori con i petali verso l'interno» (che farebbero pensare all'azione di un missile).

«Quello del recupero è

il capitolo più grave e già un anno fa individuammo i dubbi che ora sono sotto gli occhi di tutti. Possiamo dirci soddisfatti di quel recupero?», commenta Libero Gualtieri, che per questo venerdì ha convocato a San Macuto i responsabili della Ifremer. E aggiunge che la Commissione non convocherà anche Bucarelli e Santacroce, i due magistrati che erano titolari della precedente inchiesta sulla strage e sono oggi investiti da una pesante serie di accuse, «perché tocca al Csm, se lo ritiene, aprire una inchiesta sul loro operato».

Sergio De Julio, uno dei due relatori della Commissione stragi su Ustica, ha rivelato ieri che «per ora la scatola nera individuata tra i resti del DC9 non è attribuibile al velivolo dell'Itavia: le matricole e i dati in possesso del giudice Priore non combaciano infatti con quelli finora identificati dalla Wincpol in fondo al mare».

L'altro relatore, Giuseppe Zamberletti, che insieme a De Julio ha incontrato Priore, ha spiegato: «Il giudice sta cercando di far luce sulla confusione di dati e di indicazioni che sono agli atti. Si deve far chiarezza sulle sostituzioni della scatola, sulle verifiche e sugli interventi successivi. A complicare la questione c'è poi il fatto che l'Itavia non esiste più e non c'è dunque certezza sulla indicazione del codice della scatola che è in possesso della magistratura. C'è insomma una notevole confusione e il dato non ha riscontro».

A. Pu.

Il Csm per ora non scaverà nel passato delle prime indagini

ROMA — Nuova verifica del comportamento dei due magistrati che si sono occupati della sciagura di Ustica? Per adesso non c'è nessuna richiesta di valutare ciò che hanno fatto il giudice Vittorio Bucarelli e il sostituto procuratore Giorgio Santacroce. Ma sembra che la Commissione stragi e i legali dei familiari delle vittime siano decisi a chiedere accertamenti anche in sede disciplinare.

Già l'anno scorso il Consiglio superiore della magistratura si occupò dei due magistrati. I legali dei familiari delle vittime li accusavano di omissione, negligenza e imperizia nello svolgimento dell'inchiesta sul disastro che provocò la morte di 81 passeggeri. Al Csm non si svolse però una verifica vera e propria, ci fu una discussione nel plenum. E al termine si decise di archiviare il caso. L'opinione generale fu che

non si poteva entrare nel merito degli atti compiuti dai due magistrati durante le indagini, altrimenti sarebbe stata una censura a provvedimenti presi in fase giurisdizionale. Ci fu anche uno scambio di polemiche fra il vicesegretario del Psi, Amato, il quale disse che in passato Bucarelli gli aveva parlato di «fotografie fatte dagli americani». Il giudice smentì e Amato replicò: «Non sono abituato a dire bugie».

Il racconto dell'ex maresciallo che la notte della tragedia coordinava la partenza di elicotteri da Ciampino

L'ombra ingombrante della portaerei

«Un ufficiale mi disse: avverti Martinafranca, ci sono troppi caccia USA»
«In cielo, quegli aviogetti militari rischiavano di intralciare i soccorsi»

ROMA — «Stavo coordinando la partenza degli elicotteri del soccorso aereo, quando si spalancò la porta della sala radio. Era un ufficiale del controllo radar di Ciampino. E mi disse: "Avverti subito Martinafranca perché nella zona dell'incidente c'è un cospicuo traffico di aerei militari americani e chiedi se dobbiamo telefonare all'ambasciata". Chiamai sulla linea diretta. E li informai».

Chi parla, per la prima volta dopo undici anni dalla strage di Ustica, è un ex maresciallo dell'Aeronautica militare. Si chiama Roberto Bruschina e la sera del 27 giugno 1980 era uno dei sottufficiali in servizio al «Search and Rescue» (Sar) di Ciampino. Nelle ultime settimane è stato interrogato per tre volte dal giudice istruttore Rosario Priore e dai Pm Roselli e Salvi. E insieme a lui sono stati interrogati anche tutti gli altri militari che erano nella sala operativa del centro di controllo radar di Ciampino.

La sua testimonianza è oggi un anello fondamentale nella ricostruzione dello scenario della strage. È attraverso il suo racconto e la registrazione della sua telefonata al Terzo Roc di Martinafranca (il nastro fu sequestrato nel 1980 ma è stato ascoltato soltanto adesso) che si fa strada l'ipotesi concreta della presenza di una portaerei della Sesta Flotta nella zona dell'esplosione. Una presenza ingombrante ma finora sfuggita alle maglie dei riscontri ufficiali. Che potrebbe adesso rimettere clamorosamente in discussione le dichiarazioni di estraneità ribadite dagli americani.

«L'ufficiale era preoccupato che ci potessero essere interferenze o anche incidenti tra i nostri elicotteri di soccorso e quegli aerei», racconta il maresciallo Bruschina.

E quale seguito ebbe quella richiesta a Martinafranca?

«Quella notte c'erano tutti i telefoni che squillavano. Eravamo sotto pressione perché c'era stato anche l'incidente di un aereo da turismo all'Elba. Non ricordo più quale fu la

risposta che diede Martinafranca. E non so se l'ambasciata fu avvertita e da chi».

Ma perché avevano pensato di avvertire l'ambasciata?

«Forse volevano contattare l'attaché militare, che magari sapeva qualcosa. Anche perché quelli della Sesta Flotta quando erano in operazione non ci avvertivano mai. Nemmeno per gli incidenti ai loro aerei».

Strana procedura. Era capitato altre volte di contattare direttamente un'ambasciata?

«Che io sappia, era la prima volta».

Come facevano a dire che erano aerei americani?

«Forse li avranno visti sul radar. D'altra parte, se ci sono le tracce di aerei che appaiono e scompaiono in mare non può che esserci anche una portaerei».

Anche i francesi hanno le portaerei.

«Sì, ce l'hanno anche i francesi».

Tuttavia, il radar di Ciampino, a partire da un certo punto in poi, non inviava i dati agli schermi radar.

«Ma a Ciampino arrivavano anche le informazioni dagli altri centri radar militari e dentro la stessa sala operativa c'era il reparto della Difesa aerea, che era in contatto costante con Marsala, Siracusa, Licola... Se uno voleva sapere qualcosa sulla Difesa aerea, si spostava di qualche metro più in là e glielo andava a chiedere a voce».

Dunque, la sera della strage di Ustica il centro radar di Ciampino rileva la presenza di un «cospicuo traffico di aerei militari americani» nella zona dell'incidente. Ma c'è anche un'altra preoccupazione, quella di mettersi in contatto con l'ambasciata americana. Come se nella notte della strage (un venerdì) gli uffici dell'ambasciata (e quello dell'attaché militare, fossero aperti. C'è infine un'ora precisa, quella della comunicazione tra Bruschina e il maresciallo Marzulli, di Martina-

franca: le 22,27 (circa 90 minuti dopo la strage). Un'ora fissata anche in un allegato dell'inchiesta preparata dal generale Pisano.

In questo allegato ci sono le risposte date dal capitano Smelzo, la sera della strage responsabile della sala operativa di Martinafranca, che se la cava così. Domanda: perché si chiedeva di interessare eventualmente l'ambasciata americana? Risposta: «Per chiedere eventualmente l'intervento dei mezzi USA in supporto alle operazioni di soccorso». Domanda: quale azione fu intrapresa? Risposta: «Non avendo il Rcc (il centro di soccorso) conoscenza diretta del traffico aereo, è stato interessato il capo controllore del Soc, che ha escluso la presenza di portaerei americane in zona. Pertanto non è seguita da parte nostra nessuna ulteriore azione».

Ancora una stranezza. Bruschina (mai interrogato per la relazione Pisano) non parla di una portaerei, Smelzo sì. In base a quali dati? E perché chiedere aiuto nei soccorsi alla ambasciata Usa? Secondo gli elementi raccolti da Priore, le tracce radar si riferivano a caccia in decollo e atterraggio su una portaerei. Ma la US Navy ripete che l'unica portaerei era la Saratoga, ferma nel porto di Napoli dalle 8 di mattina del 23 giugno. Dove era allora la Forrestal, che il 15 marzo si trovava però nel porto di Palermo? Perché nasconderne la presenza se non era coinvolta nella strage del DC9? Abbiamo cercato di saperlo. Ma da venerdì il portavoce della US Navy spiega che «sta cercando i dati». E fino a ieri sera non li aveva ancora trovati.

Andrea Purgatori

Slittate a stamane le operazioni di recupero della scatola nera

Ustica, un altro mistero sulla portaerei Saratoga

DAL NOSTRO INVIATO

NAPOLI — Sarà forse l'ultima di una serie di coincidenze diaboliche, ma per la US Navy rischia adesso di diventare un altro problema da risolvere: secondo il registro della Capitaneria di porto partenopea non c'è infatti alcuna conferma che la portaerei statunitense Saratoga fosse ancorata nella rada di Napoli la tragica sera della strage di Ustica.

Sul registro, che proprio ieri abbiamo sfogliato, la Saratoga risulta entrata in porto il 23 giugno 1980 con una nave di scorta, il Dahlgren. E poi risulta nuovamente entrata il 18 luglio successivo (giorno del ritrovamento del Mig 23 sulla Sila, altra coincidenza). Nessuna uscita, invece, tra queste due date. Mentre per il Dahlgren è annotata l'uscita: 7 luglio. Come è possibile?

La US Navy sostiene che la Saratoga non si è mossa dal porto tra il 23 di giugno (la data c'è) e il 7 luglio. E dunque che la sera della strage del DC9 Itavia era a Napoli. Ma sul registro della Capitaneria, alla data del 7 di luglio, si parla solo del Dahlgren.

E anche se non c'è motivo di dubitare del dato di fonte militare americana, resta tuttavia da chiarire come mai a Napoli nessuno annotò l'uscita della Saratoga. Dunque, un nuovo mistero che aumenta la confusione.

E su cui il giudice Rosario Priore indaga. Per il momento, Priore ha richiesto alla Capitaneria un elenco di date e navi. Non è da escludere che a questo punto decida invece il sequestro dell'originale conservato a Napoli.

Intanto, il nastro su cui sono state registrate le conversazioni telefoniche avvenute nella notte del 27 giugno 1980 tra il centro di soccorso di Ciampino e le basi della Difesa aerea in emergenza per l'esplosione del DC9 Itavia è nelle mani dei periti.

È attraverso l'esame di questo nastro (sequestrato nel 1980 ma lasciato in un cassetto per undici anni) che il giudice istruttore Rosario Priore ha potuto chiedere conto agli operatori del radar di

Il generale Viviani «Le navi USA hanno visto tutto»

MILANO — «Le navi appoggio della portaerei Saratoga, che si trovavano alla fonda del porto di Napoli il 27 giugno 1980, devono necessariamente avere visto tutto».

Lo ha affermato il generale Ambrogio Viviani, deputato del gruppo misto della Camera ed ex comandante del controspionaggio militare negli anni Ottanta, in una intervista a «Rete A» sulla strage di Ustica.

«Se così non fosse — ha aggiunto — vuol dire che i radar erano spenti, contrariamente a quanto prescrive il regolamento militare internazionale. Vorrei allora sapere se il comandante della flotta americana è stato processato: perché un comandante che trasgredisce così sfacciatamente le regole è un criminale».

Ciampino di quel «cospicuo traffico di aerei militari americani», in volo sul mare di Ustica circa un'ora dopo che la strage si era consumata.

Le rivelazioni dell'ex maresciallo dell'Aeronautica militare Roberto Bruschina (un ufficiale della sala operativa entrò quella notte nel suo ufficio e gli ordinò preoccupato di mettersi subito in contatto con il Roc di Martinafranca per chiedere se era il caso di telefonare anche all'ambasciata degli Stati Uniti), le testimonianze di altri ufficiali e sottufficiali che si trovavano in servizio a Ciampino e che forse videro sugli schermi le tracce di una portaerei in attività (la Saratoga, la Forrestal, quale?) e la scoperta che la Difesa aerea aveva una postazione nella sala del radar

di Ciampino hanno aperto una nuova pista nell'indagine.

«Queste registrazioni telefoniche esistono e il nastro è ancora in via di analisi. Per il resto, le circostanze sono confermate», ha detto Armando Jorno, ingegnere elettronico e perito di parte civile.

«E bisogna dare atto al giudice Rosario Priore — ha aggiunto l'ingegner Jorno — di aver tirato fuori dal cassetto ciò che nei dieci anni passati era invece rimasto nascosto».

Mentre i legali di parte civile annunciano che, nella prossima settimana, si rivolgeranno al presidente del Consiglio Giulio Andreotti per chiedergli di ottenere dal governo di Washington una nuova dettagliata serie d'informazioni su tutte le unità della US Navy dislocate nel Mediterraneo la sera della strage e anche gli elementi raccolti dai satelliti spia militari.

«Queste rivelazioni di Bruschina non fanno che confermare due cose. Primo: ritorna al centro dell'indagine quello scenario di guerra che abbiamo sempre sostenuto essere il quadro nel quale è maturata la strage di Ustica. Secondo: se risulterà vero che le registrazioni sono state sequestrate nel 1980, allora ci sono responsabilità disciplinari e penali dei due magistrati Bucarelli e Santacroce che andranno assolutamente perseguite», ha commentato Franco Di Maria, che è uno dei legali di parte civile.

Duro ma ottimista anche uno dei due relatori della Commissione parlamentare stragi, Sergio De Julio: «Ci sono ormai troppe coincidenze sulla presenza di attività militare americana al momento della strage. Talmente tante che forse è bene smettere di parlare di coincidenze e cominciare a scavare in profondità, come sta già facendo il giudice istruttore».

Il recupero della scatola nera è intanto slittato a questa mattina. Per lunedì è previsto il trasferimento a Londra dello strumento: i risultati della decodificazione si avranno nella stessa giornata, nel giro di poche ore.

Andrea Purgatori

Recuperata: può svelare la verità su Ustica

Ecco la scatola nera

Lunedì pronti i dati

DAL NOSTRO INVIATO

USTICA (Da bordo del guardacoste «Disessa») — Tra abbracci e strette di mano e gran pacche sulle spalle proprio come tra giocatori di una vittoriosa finale del Superbowl, il *flight data recorder* (la scatola nera del DC9 Itavia) è stato strappato dopo 11 anni al mare di Ustica. Erano le 18.50, un tramonto tiepido, l'acqua increspata da una brezza leggera: appeso a un cavo d'acciaio, il contenitore metallico con dentro un'altra piccola parte di verità sulla strage del 27 giugno 1980 è stato issato a bordo davanti al giudice Rosario Priore e al Pm Giovanni Salvi sorridenti.

Ma i più felici sembrano i marinai filippini della «Valiant Service» e i tecnici americani della «Eastport». E un buon motivo l'avevano tutti per essere soddisfatti. Perché alle 16, quando dopo 8 ore di lavoro il *flight data recorder* era già stato catturato e messo al sicuro dal braccio meccanico del minisommersgibile «Magellan 725», il contenitore si era rovesciato alzando una nuvola di sabbia sul fondale.

Speranza

E dalla radio di bordo la voce gelida del magistrato aveva dato l'annuncio che rischiava di far saltare ogni speranza: «Qui Valiant, parla il giudice Priore. L'operazione è sospesa. Vi faremo sapere». Alla fine tutto si è concluso come voleva il programma. Lunedì, il *flight data recorder* verrà trasportato con un aereo

a Londra, sempre immerso in acqua di mare. E saranno con ogni probabilità gli specialisti della Douglas, la casa costruttrice del DC9, assieme a quelli britannici dell'Accident Investigation Branch (AIB) a decodificare il nastro d'acciaio inossidabile che ha inciso fino all'istante dell'esplosione almeno 4 parametri di volo dell'aereo. I risultati saranno disponibili la sera stessa e anche se non ci sono troppe speranze di cavarne fuori elementi tali da spiegare la meccanica del disastro, i nuovi dati serviranno comunque a far proseguire il lavoro dei periti.

Mentre magistrati e marinai dunque festeggiano questo primo colpo messo a segno nell'ultima campagna di recupero del relitto del DC9, oggi nell'aula di San Macuto, davanti alla Commissione stragi, sfiliranno irritati e nervosi i responsabili della discussa società francese Ifremer. Che in due successive campagne (1987 e 1988) non fu capace di individuare la «scatola nera» e adesso si trova sotto accusa oltre che per i suoi legami con i servizi segreti di Parigi (lo afferma il nostro Sismi, il controspionaggio), anche per aver praticamente distrutto la fusoliera dell'aereo nel tentativo maldestro di riportarla in superficie. I responsabili dell'Ifremer tuttavia anche ieri sono tornati sull'operazione affermando di aver soddisfatto appieno il compito loro affidato.

L'operazione di ieri è durata in tutto 19 ore.

Con la «Valiant» erano in mare anche 4 guardacoste della Guardia di Finanza, tenuti a distanza di 500 metri per non rischiare di mettere in difficoltà il «Magellan 725» che stava lavorando sul fondale appeso a un cavo, a 3.570 metri di profondità.

Obiettivo

La «scatola nera» è finita nell'obiettivo del «Magellan» alle 15.03. L'annuncio lo ha dato lo stesso giudice via radio: «Qui Valiant. È Priore che parla. Abbiamo trovato il *flight data recorder*. Abbiamo trovato quello che stavamo cercando. Lo vediamo e adesso proviamo ad agganciarlo».

Sotto una cappa di caldo torrido, l'equipaggio del «Disessa» è riuscito perfino a imbandire una tavola. E a servire un ottimo piatto di penne al tonno e pomodoro. Poi di nuovo a rollare nel caldo e nell'attesa che il «Magellan 725» completasse il recupero e il contenitore con la «scatola nera» tornasse in superficie. Alle 16.20 un nuovo annuncio via radio: «Sono Priore: abbiamo concluso l'operazione sul fondale. Il contenitore è stato chiuso e sigillato. Adesso ci vorranno 3 o 4 ore per tirarlo su».

Invece la «Valiant» ce l'ha fatta in 2 ore e mezzo. E mentre i marinai filippini si affollavano a poppa della nave-appoggio con le loro Nikon, pronti a fotografare il bersaglio centrato, è stata data l'autorizzazione ad avvicinarsi anche alle unità della Finanza.

Andrea Purgatori

USTICA / Indignate dichiarazioni dei vertici della francese Ifremer interrogati ieri a San Macuto

«I servizi? Abituati a disinformare»

*Replia al Sismi sui legami con gli 007 di Parigi
«Le operazioni furono controllate dalla giustizia»*

ROMA — Il signor Pierre Papon, presidente dell'Ifremer, ha l'aria infuriata di chi sente ferito il proprio onore, quello della società che rappresenta e soprattutto il buon nome della Francia. Se ne va da San Macuto ostentando insieme un senso di liberazione e di disprezzo per tutti coloro che hanno messo in discussione la trasparenza dell'operazione di recupero del DC9 condotta nel 1987 e 1988. E ce l'ha naturalmente con il nostro Sismi, che nei documenti acquisiti dalla Commissione stragi ha sostenuto l'esistenza di strette connessioni tra la Ifremer e il controspionaggio francese. «I servizi segreti hanno sempre l'abitudine di disinformare», dice seccamente. Poi sale su un taxi con i suoi due collaboratori Roux e Stalberger e va via. Sono le 17 di ieri. E l'audizione del vertice della società francese s'è appena conclusa con un'irritata dichiarazione che Papon ha personalmente distribuito anche ai giornalisti. E che dice in sostanza quattro cose.

Primo: che l'operazione di recupero del DC9 Itavia al largo di Ustica fu condotta «sotto controllo» diretto e quotidiano dei rappresentanti del magistrato (i periti della Commissione d'inchiesta guidata dal professor Blasi) e dei tecnici della società italiana Tecnospa-mec, «incaricata dalla Commissione di soprintendere» ai lavori.

Secondo: che i lavori furono interrotti dalla Ifremer solo «dopo aver conseguito gli obiettivi prefissati» e comunque «su richiesta del ministero di Giustizia».

Terzo: che la società Ifremer «ha sempre fatto presente con molta chiarezza alle autorità italiane che numerose componenti del DC9 giacevano sul fondale sottomarino» mentre erano state effettivamente recuperate «componenti pari a circa il 70 per cento del peso totale dell'apparecchio».

Sfumature ed esitazioni

Quarto: che la Marina italiana non ha «fornito alcun aiuto» quando si è trattato di «raccogliere i dati necessari» a far partire le ricerche.

Quattro punti che con sfumature diverse e anche esitazioni sono stati poi ribaditi dall'ingegner Jean Roux, responsabile del recupero del DC9, e dal responsabile amministrativo della Ifre-

mer, Stalberger. Con l'aggiunta di qualche particolare. Ad esempio, che il contratto d'appalto con la società francese fu firmato non direttamente dal giudice istruttore Bucarelli ma dal professor Blasi, che siglava anche le fatture di pagamento del circa sette miliardi del costo della campagna. E che alle decisioni di Blasi, hanno detto i dirigenti della Ifremer, va ricondotta la decisione di sospendere il recupero.

Campagna scientifica

Si è scoperto comunque che un anno prima di avere l'appalto per il recupero, l'Ifremer effettuò una non meglio precisata campagna scientifica di ricerche sottomarine a quindici miglia dal relitto del DC9.

E che ne diede informazione alle marine militari: quella francese e americana comprese.

Si è scoperto infine che un pezzo di fusoliera lungo almeno dodici metri, con la scritta Itavia in rosso, fu portato a galla, fotografato e filmato ma non risulta più tra i rottami che adesso sono stati sistemati nell'hangar dell'Aeronautica a Pratica di Mare. Dove è finito? Roux ha detto di non saperne niente. La Commissione lo domanderà adesso direttamente al professor Blasi, che viene dato per sicuro tra i prossimi testi convocati nell'aula di San Macuto.

La «scatola nera» ripescata giovedì al largo di Ustica è stata intanto attribuita senza più dubbi al DC9 Itavia. Lunedì sarà a Londra per la decodificazione.

Mentre l'indagine del giudice Priore punta sulle novità che stanno facendo emergere uno scenario al quale la Sesta Flotta americana non sarebbe affatto estranea. Almeno come presenza nella zona della strage di una portaerei, i cui caccia sarebbero stati visti anche sugli schermi radar.

La Forrestal, sospettata di essere nel Tirreno la sera del 27 giugno, esce apparentemente di scena: la US Navy ha precisato che si trovava in Florida già dal 2 giugno.

Resta il mistero della Saratoga, che sui registri della capitaneria di Napoli è annotata in entrata in porto il 23 giugno e poi il 18 luglio ma della cui uscita non risulta alcuna traccia. Un'altra coincidenza?

Andrea Purgatori

USTICA / Oggi i nuovi dati sul DC9 dell'Itavia

Aperta la scatola nera Gli inglesi: è leggibile

ROMA — Il *Flight data recorder*, la «scatola nera» del DC9 Itavia, è da ventiquattro ore all'esame degli specialisti dell'*Accident investigation branch* (Aib) a Farnborough, una decina di chilometri a sud di Londra.

Ieri è stato aperto e si è potuto accertare che gli undici anni di permanenza in mare non hanno intaccato la possibilità di ricavarne tutti i dati registrati. La decodificazione verrà completata oggi stesso e in serata si dovrebbero conoscerne gli esiti.

Un portavoce del ministero dei Trasporti britannico, il signor David Deas, ha precisato che il lavoro degli specialisti dell'Aib si limiterà all'assistenza tecnica ai periti del giudice Rosario Priore, Carlo Casarosa e Antonio Castellani, i quali provvederanno poi all'interpretazione.

La lettura si effettua con una procedura abbastanza rapida e semplice. All'interno della «scatola» è contenuta una scheda d'acciaio inossidabile, su cui alcuni punzoni incidono i vari parametri di volo. E' dunque sufficiente abbinare alla scheda una sorta di regolo che trasferisce su carta i dati relativi all'ultimo segmento per poi procedere all'interpretazione. Il problema riguarda semmai la quantità e qualità delle in-

formazioni necessarie all'indagine, cioè quelle concentrate negli istanti precedenti e immediatamente successivi al disastro. E' stato infatti accertato che il sistema di alimentazione che permette allo strumento di funzionare e incidere s'è bloccato qualche frazione di secondo dopo l'esplosione del DC9.

Con grande cautela, nel riserbo più completo (il portavoce del ministero britannico ha fatto sapere che alla stampa non verrà trasmessa alcuna notizia), si attende dunque la fine di questa lettura, nella speranza che il *Flight recorder* fornisca anche un solo elemento in più ai periti che si stanno dannando nel tentativo di ricostruire la meccanica del disastro.

Nell'attesa dei dati che potranno venire da Farnborough, il giudice istruttore Rosario Priore sta intanto continuando a battere la pista della possibile presenza di una portaerei e di velivoli militari americani nella zona della strage. Mentre è ancora da chiarire il mistero di un pezzo della fusoliera del DC9 Itavia recuperato dalla Ifremer nel 1987 ma mai arrivato nell'hangar dell'Aeronautica militare di Pratica di Mare, dove si trova il relitto dell'aereo.

A.Pu.

USTICA / I periti al lavoro a Londra: serve ancora tempo per ripulire il nastro *Solo tra una settimana la lettura della scatola nera Ma forse sono illeggibili i dati sulla rotta del DC9*

DAL NOSTRO INVIATO

FARNBOROUGH — Troppe incrostazioni. Il nastro di acciaio inossidabile del Flight data recorder del DC9 Itavia è «risultato illeggibile», almeno per ora. Fino a lunedì rimarrà immerso in una soluzione chimica, che dovrebbe liberarlo da microrganismi e scorie che lo hanno aggredito negli 11 anni di permanenza in fondo al mare di Ustica. Slitta perciò di una settimana la decodificazione dei dati registrati dalla «scatola nera» fino all'istante in cui l'aereo è esploso.

La delusione che il ritardo ha provocato è stata comunque riassorbita da una certezza. Che sul nastro del Flight data recorder sono incisi e leggibili 4 dei 5 parametri di volo del DC9: velocità, assetto, quota e tempo. E che solo la sequenza relativa alla rotta è forse

andata perduta per sempre a causa del danno subito dalla «scatola nera» nell'impatto col mare. Non è poco. Le informazioni che si potrebbero rivelare determinanti per ricostruire la dinamica del disastro, vengono soprattutto dal dato che si riferisce al fattore di carico, cioè all'assetto (parametro II). Per ogni secondo di volo del DC9 Itavia, i punzoni del Flight data recorder hanno in questo caso inciso sul nastro 6 battute (che si riducono appena a 2 per i parametri di velocità orizzontale e di quota).

Dall'ascolto e dall'analisi delle comunicazioni contenute nel Cockpit voice recorder (registratore di bordo), risultò che tra l'ultima sillaba pronunciata dal pilota («Gua...») e l'interruzione di energia sul DC9 trascorse un tempo di 1,6 secondi. Che corrisponde-

rebbe a circa 3 battute di velocità e 9 di assetto sul nastro del Flight data recorder. Ed è proprio su questo brevissimo segmento d'incisione che lunedì i periti d'ufficio Casarosa e Castellani dovranno concentrare tutta l'attenzione.

Una brusca variazione di assetto dell'aereo (un'impennata o forse lo spostamento orizzontale della prua), comparata con i nuovi elementi acquisiti nelle ultime settimane, potrebbe infatti fornire loro e al giudice Priore una importante conferma alle ipotesi di lavoro sulle cause della strage del 27 giugno '80. Un missile, come ormai sembra sempre più probabile? Una bomba, come invece va sostenendo la nostra Aeronautica militare da anni?

Casarosa e Castellani (insieme con uno dei periti di parte civile, l'ingegner Tar-

taglia) si sono trattenuti fino a ieri pomeriggio nei sofisticati laboratori militari del Royal Aircraft Establishment (Rae) di Farnborough. E con gli specialisti dell'Accident investigation branch (Aib) britannico hanno discusso tutte le procedure di decodificazione del Flight data recorder. Perché non si tratterà soltanto di leggerne il contenuto ma anche di svilupparne le informazioni, attraverso una trasposizione grafica. Sul loro soggiorno il ministero dei Trasporti britannico ha mantenuto un riserbo totale. Dopo le ultime rivelazioni sui progressi dell'inchiesta (il ritrovamento del frammento di un missile; la pista che porterebbe alla US Navy, soprattutto), il giudice Priore ha deciso che sarebbe stata questa la consegna.

Andrea Purgatori

Sabato 27 Luglio 1991
CORRIERE DELLA SERA

USTICA / Ridimensionato il colpo di scena sui reperti in fondo al mare

Non era un missile navale

Si tratta di tre boe militari Fusoliera, chiarito il giallo

ROMA — Il missile navale è solo una boa di profondità. E il pezzo di fusoliera scomparso è a Pratica di Mare da tre anni.

Gli ultimi aggiornamenti sull'inchiesta per la strage del DC9 Itavia sembrano dare ragione alla cautela con cui il giudice istruttore Rosario Priore ha accolto le rivelazioni filtrate nelle ultime settimane attraverso le audizioni di San Macuto. Chi forse immaginava di spostare l'attenzione dal nocciolo di questa storia adesso ne rimarrà deluso: l'«affare Ustica» era e rimane un delitto consumato in cielo, la cui responsabilità va contestata a chi ha nascosto, depistato, coperto.

E anche a chi istituzionalmente aveva e ha il compito di controllare e garantire la sicurezza dello spazio aereo italiano.

Le novità, dunque. I reperti ripescati in fondo al mare di Ustica non sono frammenti di un missile navale tipo Standard ma tre segnalatori militari subacquei, utilizzati dalle varie marine per il controllo dell'attività dei sommergibili.

Così rientra il colpo di scena che sembrava portare alla soluzione finale. Ma resta un dubbio. Perché tante boe di profondità in uno spazio così ristretto? Un'altra coincidenza? Servivano per i sommergibili o per segnalare proprio il relitto del DC9? E chi ce le ha messe? Questa volta a coltivare il sospetto è il giudice Priore. Che al missile navale non credeva troppo, ma sulla faccenda di queste boe vuole vederci chiaro.

A parlare per la prima volta del frammento di un missile tipo Standard fu la Commissione stragi. E nella Commissione, occorre ricordarlo, ci fu chi usò toni prudenti e invece chi si lasciò prendere dall'entusiasmo.

La foto scattata in fondo al mare dai tecnici della Eastport poteva indurre in errore. Ma sa-

rebbe stato sufficiente ragionare per capire subito che non s'è mai visto un missile capace d'inseguire il bersaglio dopo averlo già colpito. Inoltre, un missile navale è dotato di un potenziale tale da disintegrare qualunque aereo (valga per tutti l'esempio dell'Airbus iraniano, centrato nel Golfo dalla Vincennes americana). Mentre è certo che il DC9 Itavia arrivò in mare sostanzialmente integro.

Seconda novità. In Commissione stragi s'era anche detto che un pezzo della fusoliera dell'aereo, lungo undici metri e con la scritta Itavia in rosso, risultava recuperato dalla Ifremer ma era apparentemente scomparso nel trasferimento da Napoli all'aeroporto militare di Pratica di Mare. Ebbene, il giudice ha accertato che quel pezzo non è mai scomparso. Semplicemente perché non era un frammento della fusoliera ma una delle ali. E che la scritta Itavia in rosso non era più visibile perché quest'ala era stata rivoltata. Un altro equivoco, insomma.

La polemica sul recupero affidato alla Ifremer è comunque aperta. Ieri s'è infatti appreso che il ministro di Grazia e Giustizia, Claudio Martelli, ha ripreso in mano il fascicolo in cui sono contenuti gli atti della convenzione tra lo Stato italiano e la società francese.

«Sto cercando di appurare se la convenzione di allora sia stata attuata puntualmente o se il denaro pubblico non sia stato investito adeguatamente», ha precisato Martelli.

Intanto, il giudice Priore e il pubblico ministero Salvi sono rientrati da una trasferta ad Atene, dove hanno compiuto una rogatoria nell'ambito della inchiesta sul Mig 23 libico precipitato nel 1980 sulla Sila: a Creta, nello stesso anno, altri due Mig libici atterrarono in circostanze misteriose.

Andrea Purgatori

La tragedia del DC9 Itavia (81 morti): undici anni di clamorosi colpi di scena poi puntualmente ridimensionati o smentiti

Sensazionali nullità su Ustica

Il giallo dell'esplosione, i misteri «libici», le boe scambiate per missili

ROMA — Cos'è dunque stata questa storia del missile navale trovato in fondo al mare di Ustica? Un errore giustificabile? Un abbaglio colossale? Una montatura? Il missile non esiste e adesso lo sappiamo: era soltanto una boa di profondità, di quelle che le marine militari utilizzano per la caccia ai sommergibili.

Ma in undici anni, tante ne sono trascorsi dalla notte del 27 giugno 1980, non è la prima volta che l'inchiesta sull'esplosione del DC9 dell'Itavia (81 morti) ci ha allenati al confronto con novità sensazionali che si sono rivelate sensazionali nullità. E con «furori» militari che non hanno mai scalfato un generale dalla sua poltrona.

O con imperdonabili lentezze giudiziarie che hanno finito per rendere confusi, marginali, quasi inutili persino i pochissimi dati certi di questo

“ Non si può dire se l'ordigno era già a bordo ”

mega-imbroglio internazionale.

È certo, ad esempio, che il DC9 è esploso in volo. Ma ci sono voluti due anni prima che la Commissione del ministero dei Trasporti certificasse ufficialmente questa ipotesi: «La tragedia... è stata provocata da un ordigno esplosivo. Non si può dire se l'ordigno era già a bordo dell'aereo o proveniva dall'esterno».

Due anni, dal 27 giugno 1980 al 3 giugno 1982, perché fosse finalmente spazzata via definitivamente la versione a più facce (cattiva manutenzione, fatica del metallo, corrente in quota) di un cedimento strutturale,

sostenuta dallo Stato maggiore dell'Aeronautica guidato dal generale Lamberto Bartolucci e accreditata dal suo portavoce, il generale Romolo Mangani.

Non è invece affatto certo che il Mig 23 libico ritrovato sulla Sila il 18 luglio 1980 sia veramente precipitato quello stesso giorno.

La perizia, eseguita dai professori Rondanelli e Zurlo il 22 luglio, stabilì che il pilota era morto cinque giorni prima. I libici confermarono, l'Aeronautica Militare italiana avallò, il ministro della Difesa Lelio Lagorio ratificò in Parlamento (31 luglio). Ma Zurlo e Rondanelli raccontarono di aver stilato anche un supplemento di perizia che faceva risalire il decesso a non meno di quindici giorni dalla data del ritrovamento. Il supplemento, consegnato da Rondanelli alla cancelleria del tribunale di Crotona, non fu però mai trovato. Nove anni più tardi, il magistrato di Crotona accusò i due medici di aver mentito e chiuse l'inchiesta che poteva far combaciare la caduta del Mig con la strage di Ustica.

Ma lo scorso settembre, il giudice istruttore Priore l'ha riaperta e continua a indagare.

È anche certo che nel novembre del 1980 l'ingegner John Macidull del «National Transportation Safety Board» (l'ente per il controllo della sicurezza aerea negli Stati Uniti), aveva scoperto

che un «oggetto volante non identificato» (un caccia, avrebbe specificato in seguito) era appar-

so vicino al DC9 Itavia poco prima dell'esplosione e aveva quindi attraversato lo sciame di frammenti della cabina di pilotaggio squarciata.

Una scoperta fatta per conto della magistratura italiana (che a Macidull si era rivolta per una consulenza) sui tracciati del centro radar di Ciampino, a quell'epoca gestito proprio dall'Aeronautica. Contro Macidull, uno degli investigatori nel disastro dello shuttle Chal-

lenger ed ex pilota di caccia della Us Navy, si scagliarono generali e colonnelli italiani. Ma Macidull, più volte intervistato, non mutò la sua analisi di una virgola.

Certezze e smentite, dunque. Ma soltanto a distanza di nove anni, una prima conferma. Il 17 marzo 1989: il Collegio dei periti d'ufficio presieduto dall'ingegner Blasi (incaricato il 21 novembre 1984 dal giudice istruttore Vittorio Buc-

relli di accertare le cause del disastro), archiviò quasi cinque anni di ricerche e lavoro con una conclusione unanime: «Tutti gli elementi a nostra disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al DC9 sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo. Allo stato odierno mancano elementi sufficienti per precisarne il tipo, la provenienza e l'identità».

La vicenda sembrò chiusa, almeno sul piano dell'accertamento delle cause della strage. E avrebbe dovuto aprirsi il capitolo più grave, quello

delle responsabilità militari internazionali per l'abbattimento: con tre indiziati eccellenti, Francia, Stati Uniti e Libia.

E invece no. Il 4 maggio dello stesso anno, ecco che la Commissione governativa voluta da De Mita e guidata da un ex magistrato di Cassazio-

ne, Carlo Maria Pratis, ribaltò tutto senza alcuna prova e solo sulla base di supposizioni: forse è stata una bomba.

E il 30 maggio 1990, due dei sei periti che avevano già individuato in un missile la causa della strage fecero una brusca marcia indietro: anche secondo loro era una bomba la causa della strage. La spaccatura rimascolò le carte in tavola.

Nonostante quattro

periti fossero invece rimasti sulle posizioni iniziali (un missile), il contrasto azzerò, nei fatti, dieci anni d'aspettative. Mentre più di venti militari dell'Aeronautica dei radar di Marsala e Licola erano già stati incriminati dal giudice Bucarelli per gravissimi reati che andavano dalla manipolazione fino alla soppressione di prove.

Questa è una vicenda che da undici anni va avanti così, a singhiozzo. Tra carte del Sismi deviato del generale Santovito e contributi onesti alla ricerca della verità, come quello del penultimo responsabile del nostro controspionaggio, ammiraglio Martini («Se c'è un missile, non possono che averlo lanciato aerei americani o francesi»).

Tra contraddizioni e silenzi imbarazzati dei generali della nostra Aeronautica e accuse di depistaggio ai giornalisti

(quelle dell'ammiraglio Porta, ex capo di Stato maggiore della Difesa, quello del «furore» delle Forze armate).

Tra documenti sequestrati nel 1980 e mai letti e indagini amministrative interne all'Aeronautica Militare (quella del generale Pisano per l'ex ministro della Difesa Valerio Zanone) preparate senza consultare il servizio interno d'informazioni (il Sios), l'unico a possedere un dossier d'interesse sulla strage, le ipotesi e i rapporti coi Sismi di Santovito.

Solo qualche settimana fa si è scoperto che in un nastro telefonico sequestrato nel 1980 al soccorso aereo di Ciampino si faceva riferimento esplicito ad «aerei militari americani» nella zona dell'incidente, un'ora e mezza dopo la strage.

Solo qualche settimana fa, perché quel nastro in undici anni non l'aveva mai ascoltato nessun giudice. Una storia che ricorda da vicino quella del maresciallo Carico, il primo radarista della Difesa aerea di Marsala ad avere ammesso di aver seguito sullo schermo il DC9 che precipitava, mentre i suoi superiori si ostinavano a sostenere che di quell'aereo nessuno sapeva nulla e che l'allarme era scattato direttamente a Roma.

Quelle stesse cose Carico le aveva raccontate nel 1986. Ma il suo interrogatorio era rimasto per tre anni dentro un cassetto.

Infine, il missile navale. Cioè, la rivelazione di dieci giorni fa che per l'ennesima volta sembrava aver consegnato alla sto-

“ Il pezzo di fusoliera è sempre stato nell'hangar ”

ria la soluzione del mistero di Ustica. E il pezzo di fusoliera recuperato dalla Ifremer ma poi sparito?

Altri due «gialli» risolti: il missile è una boa e il pezzo di fusoliera è sempre stato nell'hangar, col resto del relitto recuperato dalla discussa Ifremer nei fondali di Ustica. Errori gravi, non c'è dubbio.

Capaci di disorientare anche chi era convinto di aver trovato la soluzione finale, che invece sembra ancora lontana. Con piena soddisfazione di chi, da undici anni, la verità ce l'ha in tasca e sta bene attento a non lasciarsela sfuggire.

Andrea Purgatori

Primi clamorosi risultati dell'inchiesta-Priore: traballa nuov

Ustica, la pista Usa

Il giudice invia sei comunicazioni giudiziarie Fatte sparire le prove sui caccia americani?

ROMA — Qualcuno ha fatto sparire le prove sulla presenza di caccia americani in volo nella zona della strage di Ustica? E' possibile. E su questa possibilità rischia un nuovo pericoloso crollo di credibilità la linea difensiva dell'Aeronautica. Due comunicazioni giudiziarie (l'inchiesta va avanti con il vecchio rito) nelle quali si ipotizza il reato di falsa testimonianza sono state recapitate al maggiore Antonio Trombetta, ex comandante del centro di soccorso aereo (Sar) e al capitano Porfirio Massari, ex responsabile della sala radar controllo del traffico aereo di Ciampino. Ma non è finita. Una comunicazione giudiziaria nella quale si ipotizza il reato di calunnia è stata spedita anche al generale Giorgio Santucci, nel 1980 addetto militare a Washington e oggi comandante della II Regione aerea. Altre tre comunicazioni giudiziarie per i reati di favoreggiamento e calunnia, sono state inviate al colonnello del Sismi Giorgio Parisi, al carabiniere Roberto Zulliani e all'ex legionario Guglielmo Sinigaglia.

Il giudice istruttore Rosario Priore e il Pm Giovanni Salvi non stanno perdendo tempo. Dopo undici anni la pista americana si sta rivelando qualcosa di più di una semplice ombra tra le tante che hanno nascosto la verità. Sembra anche che qualcuno abbia deciso di far sparire i documenti che avrebbero potuto dimostrare una presenza Usa a Ustica e provare un «contatto» notturno con l'ambasciata americana di Roma, fino al punto di contraffare le firme degli ufficiali in servizio a Ciampino. Il 29 settembre prossimo ci sarà una perizia calligrafica.

Tutto è cominciato a giugno, quando un ex maresciallo del soccorso aereo di Ciampino, Roberto Bruschina, confermò ai due magistrati che la sera della strage, un'ora dopo l'esplosione, un ufficiale si precipitò preoccupatissimo nella sua stanza per ordinargli di avvertire la sala operativa del Terzo Roc di Martinafranca: c'erano aerei militari americani nella zona dei soccorsi e si rischiava una collisione con gli elicotteri che stavano tentando di individuare il relitto. L'ufficiale voleva sapere anche se doveva telefonare all'ambasciata americana. Bene, durante un drammatico interrogatorio (14 ore) in cui è stato anche minacciato di arresto, il mag-

giore Trombetta avrebbe raccontato ai magistrati che quella sera fu chiamato a casa dopo che era scattato l'allarme ma avrebbe anche fornito una versione in netto contrasto con verbali e registrazioni telefoniche. Infine, la firma. La sua firma sui documenti che risulterebbe contraffatta. Anche per il capitano Massari, le stesse contraddizioni. E dunque la decisione dei magistrati di invitarli a nominare un legale, seguita dalle comunicazioni.

Diversa la storia del generale Giorgio Santucci. Anche se di Ustica sempre si tratta. Nel 1989, Santucci accusò in una lettera il generale Saverio Rana (nel 1980 era presidente del Registro aeronautico italiano) di essersi recato a Washington con una copia del tracciato radar di Ciampino, sottratta alla inchiesta. Secondo il generale, Rana voleva portare il nastro all'ente americano, per il controllo dell'aviazione civile per farselo decodificare. Non solo, il generale sostenne di aver sentito con le proprie orecchie gli specialisti escludere la presenza di qualsiasi caccia accanto al DC9. E fornì date precise su quella visita a Washington. Rana non ebbe la possibilità di difendersi dalle accuse: era già morto. Ma la sua famiglia provò comunque che non era in America in quei giorni e quando ci andò non aveva con sé alcun nastro radar.

La vicenda dell'ex legionario Guglielmo Sinigaglia è invece la terza storia su cui Priore e Salvi vogliono andare a fondo. Sinigaglia raccontò che il DC9 Italia era stato abbattuto nel corso di una operazione antilibica coperta e targata Nato e di aver vissuto in prima persona la strage come ufficiale della Legione di stanza in una base della Corsica. Sinigaglia finì due anni fa in ospedale a Milano. Era in pessime condizioni. Raccontò di essere stato minacciato e picchiato. Fece mettere a verbale il suo racconto ma di quel verbale non ci sarebbe più traccia. Dal colonnello Parisi del Sismi e dal carabiniere Roberto Zulliani, i magistrati vogliono adesso sapere perché. Prosegue intanto il recupero di quanto ancora rimane del relitto del DC9. Molti frammenti della fusoliera, della prua e delle ali saranno riportati a Napoli oggi dalla nave Valiant. Tutti i reperti verranno poi trasferiti nell'hangar di Pratica di Mare.

Andrea Purgatori



Il DC9 precipitato a Ustica fot

VICENZA

Code e disagi la A4 bloccata

VICENZA — Continuano i disagi sulle autostrade dovuti alla riapertura dei cantieri. Ieri sull'A4 è stato il caos: nel tratto Grisignano-Vicenza, direzione Milano, si è formata una colonna di veicoli lunga 15 chilometri.

L'intasamento si è verificato subito dopo la riapertura alla circolazione del tratto tra Vicenza Ovest e Alte Montecchio, rimasto chiuso durante la notte a causa dei lavori per la costruzione della terza corsia. La situazione è tornata alla normalità in tarda mattinata.

Brevi

Conclusi nel sangue i 9 anni alla macchia di Gianni Cadino

Ennesimo giallo dalla perizia sul caccia Ustica: il Mig libico non partì da Tripoli

ROMA — Se il Mig 23 precipitato nell'estate del 1980 sulla Sila fosse realmente decollato dalla base di Bengasi, sarebbe precipitato in mare ad almeno 200 chilometri dalle coste della Calabria per mancanza di carburante. Lo affermano nella loro relazione due specialisti dell'industria aeronautica di stato dell'ex Germania orientale, cui il giudice istruttore Rosario Priore aveva alcuni mesi fa chiesto una analisi dei rottami e della scatola nera del caccia. I due tecnici tedeschi, che per anni hanno supervisionato l'assemblaggio e manutenzione di tutti i modelli di Mig destinati all'esportazione nei Paesi dell'Est e in Medio Oriente, sostengono che il Mig 23 su cui ancora ci si interroga non avrebbe mai potuto compiere il tragitto che le autorità di Tripoli e poi la Commissione d'inchiesta mista italo-libica hanno ufficializzato nella loro indagine.

Scricchiola dunque un'altra ricostruzione ufficiale, cui la nostra Aeronautica ha apposto il proprio sigillo. E si aprono nuovi interrogativi. Uno fra tutti: se il Mig 23 non partì da una base libica, partì forse da Malta, dalle coste jugoslave o addirittura da una base italiana? Un quesito su cui sembra che Priore, il Pm Salvi e il collegio dei periti d'ufficio stiano da tempo ragionando. Seguendo la semplice procedura di tracciare con il compasso una circonferenza di raggio pari alla distanza calcolata tra il luogo d'impatto (Castelsilano) e il punto che quel Mig avrebbe potuto raggiungere col pieno di carburante. Ma gli interrogativi sono anche molti altri, compreso quello sulla data dell'incidente. Che libici e italiani continuano a fissare nel 18 luglio. E che il pasticcio delle autopsie e di numerose contraddittorie testimonianze retrodaterebbe invece al 27 giugno, giorno della strage nel cielo di Ustica.

Conclusione

Alla identica conclusione dei due esperti dell'industria di Dresda, i periti del giudice Priore erano arrivati da tempo. E tuttavia, per non lasciare alcun margine di contestazione, si sarebbe deciso di rifare per una terza volta i calcoli. Mentre si riaffacciano le ipotesi (prima tra le altre quella d'una connessione tra il Mig 23 e il DC9 Itavia) e si vanno via via sgretolando le certezze

ufficiali di undici anni sul tragico volo del caccia dell'aviazione da guerra libica. Ci sono anche sorprese e arrivano nuovi dettagli su quanto accadde intorno al Mig. Da una recente ricostruzione documentata sui rapporti Italia/USA, che il giornalista Claudio Gatti ha pubblicato nel suo libro «Rimanga fra noi», si scopre tra l'altro che il 18 luglio 1980, giorno del presunto ritrovamento del caccia sulla Sila, il capo del Sios (il servizio segreto) dell'Aeronautica, generale Zeno Tascio, telefona anche al capo della Cia a Roma.

Informazioni

E' Duane «Dewey» Clarridge a ricevere da Tascio le prime informazioni sul Mig. Ma non solo, scrive Gatti sulla base di testimonianze e carteggi cui ha avuto accesso negli Stati Uniti, «Tascio gli concede di inviare un team di esperti ad analizzare il relitto. "E' sottinteso, naturalmente, che gli italiani gradirebbero poi avere una copia del rapporto finale" dice il capo del Sios, "purché si faccia presto perché i libici rivogliono tutto in fretta"». Risultato: Clarridge si mette in contatto con la Cia a Langley e con la Us Air Force, da Stati Uniti e Germania Occidentale piombano a Roma quattro esperti «del servizio segreto della Air Force e della Foreign Technology Division»: «La visita è supersegreta, a coordinarla dall'ambasciata è la Cia, che fa da interfaccia con il Sios».

Prima d'essere cortesemente trasferiti in Calabria con un aereo di linea, a compiere la visita guidata al relitto, «gli americani vengono accompagnati a comprarsi degli scarponi» (sulla Sila ci sono le rocce).

Dopo due giorni, i quattro rientrano alle basi. E, scrive ancora Gatti citando una fonte italiana ma senza identificarla, inviano poi al generale Tascio il rapporto in cui si sostiene che il pilota libico aveva fatto rotta verso le coste italiane nel tentativo di fuggire.

Cioè, esattamente il contrario di quanto la nostra Aeronautica fa successivamente sapere a livello ufficiale e per undici anni consecutivi: che il pilota ha avuto un malore nel cielo di Bengasi e il caccia, con l'autopilota innestato, si è poi diretto verso l'Italia dove è precipitato per mancanza di carburante.

Andrea Purgatori

Troppi assenti, niente seduta in Commissione Ustica: già battaglia sui politici convocati

ROMA — E' scontro aperto in Commissione stragi sull'elenco dei politici da convocare per il «caso Ustica».

Il Partito democratico della Sinistra accusa la Democrazia cristiana di boicottare le sedute per evitare o comunque ritardare l'audizione dell'ex presidente del Consiglio e ora segretario del partito, Arnaldo Forlani.

Ma la Dc ne fa una questione di forma ed alle accuse replica sostenendo che le assenze sono in realtà casuali o giustificate. Per mercoledì prossimo è stata comunque convocata una riunione plenaria della Commissione ed è facile prevedere che si tratterà di una seduta rovente.

Ieri pomeriggio era stato convocato per la seconda volta un Ufficio di presidenza della Commissione. All'ordine del giorno il calendario delle prossime audizioni di sette presidenti del Consiglio (Forlani, Spadolini, Craxi, De Mita, Goria, Fanfani, Andreotti) e di cinque ministri della Difesa (Lagorio, Zanone, Gaspari, Martinazzoli, Rognoni) succedutisi dal giorno della strage di Ustica a oggi.

Convocazioni che lo stesso Ufficio di presidenza aveva deciso nella seduta del 17 marzo scorso, con tanto di verbale firmato dal presidente Libero Gualtieri (Pri) e controfirmato dal vicepresidente Pierferdinando Casini (Dc), in qualità di «segretario facente funzione».

Dopo un'inutile attesa di un'ora e mezzo, la riunione è saltata per l'assenza del vicepresidente Casini, di Nicotra, altro membro democristiano in Commissione e di Buffoni (Psi). Il capogruppo del Pds, Francesco Macis, ha denunciato che i tre parlamentari non si sono presentati «nonostante fossero stati personalmente contattati» e che «l'aperto sabotaggio della Dc ha impedito la programmazione dei lavori su Ustica e Gladio e tende a paralizzare l'attività della Commissione».

Accuse pesantissime

Le accuse di Macis sono state pesantissime. Ha detto il capogruppo del Pds in Commissione: «E' particolarmente grave che la Dc ricorra all'ostruzionismo per impedire che su Ustica vengano accertate responsabilità politiche».

E ancora: «E' l'estrema difesa di una

classe politica di governo che fonda il suo potere sull'arroganza e sull'impunità assoluta». Per nulla turbato dagli attacchi del Pds, Pierferdinando Casini ha spiegato che in Commissione stragi non è andato semplicemente perché stava in un'altra Commissione, quella di vigilanza sulla Rai. Ma aveva preavvertito tutti di questo impegno. Quanto alle accuse di boicottaggio, le ha definite «allucinazioni e in politica è molto grave avere le allucinazioni».

«Audizioni spettacolo»

Per consentire alla Commissione stragi di lavorare col numero legale, ha detto Casini «ci sarebbe voluta in sostanza una firma falsa».

E poi ha aggiunto: «Comunque, io non sono affatto d'accordo a procedere con una serie di audizioni spettacolo che si trasformerebbero in un Samaritana bis».

Per nulla soddisfatto dalla spiegazione, Macis è andato a cercare il verbale della riunione del 17 marzo scorso, quella in cui viene chiaramente decisa la convocazione dei politici: «La questione è che nell'Ufficio di presidenza "boicottato" si doveva solo stabilire quando ascoltare Forlani e gli altri, non se ascoltarli. Tant'è che quel verbale porta proprio la firma di Casini».

Un verbale contestato, che secondo il democristiano Toth non avrebbe alcun valore in quanto frutto di una riunione informale.

«Dovevano annullarlo», ha detto Toth. Che ha poi lanciato un segnale d'incertezza sui nuovi elementi acquisiti dai periti del giudice Priore. Elementi che, a suo giudizio, rimetterebbero addirittura in discussione «molte conclusioni troppo affrettate di questi ultimi mesi». Ma che nei fatti contrasterebbero con la realtà della pista imboccata dal giudice Rosario Priore, al centro della quale c'è l'ombra di una presenza militare americana (mai confessata) nel cielo di Ustica al momento della strage del DC9 dell'Itavia.

Più abbottonato di tutti il presidente Gualtieri. Ultimo a lasciare San Macuto: «E' andata bene, molto bene, benissimo», ha detto sparendo nella sua macchina. Ma con un tono di voce a dir poco sarcastico.

Andrea Purgatori

DEMOLIAMO IL MURO DI GOMMA

di GIULIANO ZINCONI

«Siccome c'era traffico americano in zona molto intenso, in quel periodo...». Il maresciallo Brusichina, del Centro radar di Ciampino, parla con un ufficiale del Terzo Roc dell'Aeronautica Militare di Martinafranca. La «zona» è il cielo di Ustica, il «periodo» è quello in cui esplose il DC9.

Quando Brusichina telefona a Martinafranca, sono le 22.22 del 27 giugno 1980: sono passate circa due ore dalla strage. In quella stessa notte, un'altra conversazione, questa volta fra i centri di controllo di Roma, Catania e Lamezia, spiega che almeno un aereo della Sesta Flotta americana era in volo sulla Calabria, mentre morivano gli 81 passeggeri dell'Itavia.

Che cosa dimostrano, queste registrazioni? Non tutto, non molto, forse. Ma dimostrano, come minimo e senza ulteriori possibilità di equivoci, che troppi hanno mentito sapendo di mentire, in questi undici anni. Hanno mentito, hanno taciuto, hanno occultato e inquinato prove, reperti, testimonianze, le autorità militari e politiche italiane. Ha mentito il vicesegretario alla Difesa americano William Taft IV che, in una lettera inviata al nostro ambasciatore il 24 gennaio 1989, affermava: «Tutte le informazioni disponibili indicano che gli Stati Uniti non avevano navi o aerei in azione nel Mar Tirreno al momento dell'incidente del DC9. Dato che non c'erano veli-

voli o navi americane né in quella zona, né in zone circostanti, non c'è alcuna informazione che i sistemi radar USA possano fornire» (cfr. «Rimanga tra noi» di Claudio Gatti, ed. Leonardo, pag. 211).

Noi non riteniamo che la tragedia di Ustica sia paragonabile alle stragi volontariamente eseguite nel nostro Paese. È molto probabile che il DC9 dell'Itavia sia stato abbattuto per errore, non per calcolo sanguinario, non per scalenare terremoti politici. E tuttavia, intorno a Ustica, sono criminali le menzogne e i silenzi. Sono ancor più colpevoli, dopo le parole del maresciallo Brusichina, le reazioni furibonde che i massimi

esponenti delle nostre Forze Armate produssero di fronte ai giornalisti che cercavano la verità. Così, accanto ai lutti, accanto allo spettacolo perenne del segreto e dell'impunità, si fanno spazio le ipotesi più umilianti. E la peggiore fra tutte è quella che descrive la nostra classe dirigente come succuba di una superpotenza, fino a svendere brandelli di sovranità nazionale, di giustizia e di onestà, pur di coprire un micidiale sbaglio dell'alleato.

Non è vero, come molti sostengono, che l'Italia detenga il monopolio dei misteri criminali. Sono tuttora ignoti i mandanti dell'assassinio di John Kennedy, non si sa chi faccia parte del complotto che eliminò, negli Stati Uniti, il moderato Martin Luther King e l'estremista Malcolm X. Molti tedeschi non credono alla verità governativa, secondo la quale i capi della banda Baader-Meinhof si sono uccisi nel carcere di Stammheim. Né tutti i francesi sono convinti che il ministro del Lavoro Robert Boulin si sia davvero suicidato, nel 1979. E gli svedesi non sono ancora riusciti a sapere da chi sia stato ammazzato lo statista Olof Palme.

L'Italia non è l'unica patria degli agguati, dei killer, delle esecuzioni sommarie affidate ai Servizi segreti. Ma Ustica è uno scandalo a parte, proprio perché non si tratta di una strage occultamente programmata e protetta da una nera istituzione. Molti sapevano, molti sanno: comandanti e gregari, investigatori, vertici della politica, ufficiali, sottufficiali e truppa. Nessuno ha parlato e chi lo ha fatto ha mentito. Non siamo più di fronte a un qualsiasi mistero: questa è una manifestazione di omertà che attraversa troppi corridoi insospettabili, nei numerosi Palazzi che occupano la società civile.

«Siccome c'era traffico americano in zona molto intenso...». Sono passati undici anni. Vogliamo tutta la verità, adesso.

Giuliano Zincone

Una nota del Quirinale dopo le nuove indiscrezioni «Chiederemo ai Paesi alleati»

ROMA — «Appena appresa dalla stampa odierna la notizia di un'asserita presenza di aerei americani nel cielo di Ustica il giorno del disastro dell'aereo Itavia, il presidente della Repubblica che, come noto, ha sempre seguito di persona gli sviluppi della vicenda, ha preso subito contatto con il presidente del Consiglio dei ministri, il ministro della Difesa e lo Stato Maggiore dell'Aeronautica. D'intesa con il capo dello Stato, il governo esprimerà ogni passo necessario, anche presso Paesi amici ed alleati, in vista di chiarire completamente i fatti ed accertare pienamente la verità».

Questo il secco comunicato del Quirinale, diffuso ieri poco dopo il deposito della perizia che conferma un allarme per la presenza confermata

di almeno due aerei militari USA in volo la notte della strage e per la ricerca di una portaerei. Dunque, nonostante l'ennesima smentita del Pentagono, il Quirinale non ha sposato la dichiarazione d'innocenza di Washington. E si appresta a chiedere spiegazioni.

Sul piano interno c'è da segnalare che il presidente della commissione Stragi, Libero Gualtieri, ha annunciato che tutti i politici coinvolti in questi 11 anni nella vicenda dovranno essere ascoltati. «Pensate voi che quella che viene considerata la prima potenza padrona del mondo ammetta dopo 11 anni qualcosa?», ha commentato Gualtieri.

Intanto, sulla fuga di notizie per la presenza americana a Ustica, la Procura di Roma ha aperto un'indagine penale e una perquisizione è

stata compiuta negli uffici dell'Ansa. Mentre gli avvocati di parte civile Galasso, Di Maria e Ferrucci hanno dichiarato: «Finalmente abbiamo una prova definitiva su quanto avvenuto la notte del 27 giugno 1980, cioè che un atto di guerra provocò la morte di 81 persone a bordo del DC9 Itavia. C'è a questo punto anche la prova che a questo atto di guerra seguì un occultamento doloso dei fatti. Tutto ciò emerge da elementi di fatto incontrovertibili che per 11 anni i due ex titolari dell'inchiesta, i magistrati Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce, non hanno mai esaminato».

«Ci auguriamo che al più presto la Procura della Repubblica e non più il Csm apra un procedimento per perseguire le loro responsabilità».

USTICA / Comunicazione giudiziaria al maggiore Inzolia per falsa testimonianza e favoreggiamento

Nei guai l'ufficiale troppo curioso

Telefonò all'operatore radar di Crotona e andò in Sila per il Mig libico

ROMA — Falsa testimonianza e favoreggiamento. Queste le due ipotesi di reato che accompagnano la comunicazione giudiziaria inviata nelle scorse ore dal giudice istruttore Rosario Priore al maggiore dei carabinieri Vincenzo Inzolia che all'epoca della strage di Ustica e del ritrovamento del Mig 23 libico sulla Sila comandava la compagnia di Crotona. E' una svolta precisa e clamorosa nelle indagini che procedono a ritmo serrato (anche ieri, domenica, Priore era al lavoro) e a questo punto non è da escludere che il magistrato abbia già preso identici provvedimenti nei confronti di alcuni militari dell'Aeronautica ascoltati in questi giorni.

Verso la mezzanotte del 27 giugno 1980 il maggiore Vincenzo Inzolia chiese all'operatore radar dell'aeroporto di Crotona, il maresciallo Malfa, di mettersi in contatto con il Terzo Roc dell'Aeronautica di Martina Franca per ottenere «informazioni» e «particolarità» sulla scomparsa del DC9 Itavia. E di questa telefonata è rimasta traccia nei nastri sequestrati nei giorni immediatamente successivi alla strage, ma rimasti nel cassetto fino a che il giudice Priore e il pm Salvi li hanno scoperti e ascoltati. Nel corso della conversazione, l'operatore radar di Martina Franca appare sorpreso per l'interrogamento di Crotona, visto che l'aeroporto calabrese non è coinvolto nell'incidente e nemmeno rientra nella catena d'allarme per i soccorsi. Tanto che non gli dà alcuna notizia.

Secchia: studieremo il caso

WASHINGTON — «Abbiamo ricevuto oggi queste informazioni dalla stampa italiana. Stasera rientrerò a Roma e certamente esamineremo la questione». Una dichiarazione cauta e morbida, quella rilasciata dall'ambasciatore americano Peter Secchia a Lucio Manisco del Tg3. Una dichiarazione da cui, per la prima volta, sembra sparito il tono secco e sdegnato con cui gli Stati Uniti hanno sempre liquidato la strage di Ustica. «Se Cossiga ci chiede di collaborare lo faremo senz'altro. Lo abbiamo sempre fatto», ha aggiunto Secchia.

Sorpresi devono essere rimasti anche i due magistrati. Al punto che con un aereo si sono subito recati in Calabria per interrogare il maresciallo dell'Aeronautica (oggi in pensione) e poi in Sicilia, per interrogare l'ufficiale dei carabinieri. Ma non è tutto, a Roma è stato interrogato anche un altro ex ufficiale dell'Arma, il colonnello Angelo Livi.

Che nel 1980 comandava la Legione in Calabria e successivamente diventò il responsabile della Prima divisione del controspionaggio, cioè del Simi. Il 18 luglio 1980 fu proprio Livi a decidere che a raggiungere la Sila e ad ispezionare per primo il relitto del Mig sarebbe stato l'allora capi-

tano Vincenzo Inzolia. L'ufficiale è la stessa persona che il 25 luglio organizzò il doppio incontro segreto tra un colonnello dell'Aeronautica venuto da Roma e i medici che avevano effettuato l'autopsia sul corpo del pilota libico, Rondanelli e Zurlo. C'era infatti un problema da risolvere, un problema non

da poco: si trattava di convincere Zurlo e Rondanelli a non retrodatare il decesso del pilota al 27 giugno, cioè al giorno della strage del DC9, perché questo avrebbe evidenziato la già sospettata connessione tra i due episodi. Il colonnello dell'Aeronautica ci provò in tutti i modi: mostrò fotografie polaroid, discusse,

contestò. Niente da fare. Rondanelli preparò un supplemento di perizia e dopo averlo fatto firmare a Zurlo andò a depositarlo presso la cancelleria del tribunale di Crotona.

Naturalmente, il supplemento sparì. E quando Inzolia fu interrogato sul doppio incontro organizzato nel suo ufficio (per due volte era uscito

dalla stanza, lasciando i medici a tu per tu con l'ufficiale dell'Aeronautica) si limitò a dire che «non aveva memoria del fatto». Ma la memoria gliela fece tornare il giudice Priore, che riuscì a identificare «l'uomo venuto da Roma» nella persona del colonnello Simini, ufficiale medico dell'Aeronautica. Poi la sorpresa della telefonata da Crotona. Come mai Inzolia la sera della strage voleva a tutti i costi notizie del DC9? E' questo il punto su cui lavorano i giudici, è questa l'origine del provvedimento che ha raggiunto Vincenzo Inzolia a Monreale.

C'è infatti più di una prova che sulla vicenda del Mig 23 l'Aeronautica militare ha mentito. Bugie documentate anche da relazioni del Sios e della Commissione d'inchiesta, acquisite dalla Commissione stragi, in cui si ragiona sull'utilità di accreditare una versione (il malore) piuttosto che un'altra (la defezione). E altro. Sembra ormai chiaro che il Mig 23 partì da una base non libica (Malta o forse un aeroporto militare italiano). Lo affermano anche i tecnici dell'industria aeronautica dell'ex Germania orientale cui Priore si è rivolto per una consulenza: sono convinti che se quel Mig 23 fosse partito da Bengasi non sarebbe mai giunto sulla Sila ma sarebbe finito in mare a 200 chilometri dalla costa calabrese. D'altronde, non è stato forse lo stesso Gheddafi a dichiarare che assieme al DC9 gli americani avevano abbattuto anche un aereo libico?

Andrea Purgatori

«Tutti, l'Aeronautica in testa, esigono giustizia» Rognoni: telefonate già agli atti

RICCIONE — «Tutte le vie che possono essere praticate per arrivare alla verità devono essere perseguite allo scopo di giungere ad accertamenti importanti». Ne è convinto il ministro della Difesa, Virginio Rognoni, che ha partecipato alla giornata inaugurale della quarta settimana di formazione dei cappellani militari.

Al ministro della Difesa, in particolare, era stata chiesta una valutazione sull'opportunità di insistere con le autorità americane per avere informazioni su quanto ac-

cadde nella notte di Ustica dopo le ultime rivelazioni, che farebbero presumere che nei cieli del Mediterraneo la notte del 27 giugno '80 ci fosse in volo più di un aereo della marina militare Usa.

«Voglio aggiungere però — ha detto Rognoni — che la documentazione di cui i giornali hanno parlato, l'Aeronautica l'aveva già consegnata all'autorità giudiziaria da parecchi anni a questa parte».

Il ministro ha insistito sul fatto che «le registrazioni di queste telefonate

che si sono avute erano già acquisite agli atti da parecchio tempo».

Rognoni ha detto di avere offerto, dal primo giorno in cui è arrivato a Palazzo Baracchini, massima collaborazione all'autorità giudiziaria sulla «dolorosissima questione di Ustica».

«A questo punto — ha concluso il ministro — si tratta soltanto di insistere perché in tempi brevi venga fuori la verità, per soddisfare una domanda di giustizia che tutti, l'Aeronautica in testa, esigono nella maniera più chiara».

Dopo la comunicazione giudiziaria al maggiore dei carabinieri solo indiscrezioni sulle altre, una decina, in arrivo

Ustica, si spezza il muro delle complicità

Una ridda di nomi tra molte irritate smentite Sigle e aerei-fantasma, i giudici vanno in USA

ROMA — Dovrebbero essere non meno di cinque ma forse anche più di dieci le comunicazioni giudiziarie notificate in queste ore a sottufficiali e ufficiali dell'Aeronautica militare che erano in servizio nei centri radar di Ciampino, Martina Franca, Licola, Catania la notte della strage di Ustica. Dopo quella ricevuta dal maggiore dei carabinieri Vincenzo Inzolia (falsa testimonianza e favoreggiamento), che nel 1980 era comandante della compagnia di Crotone e si occupò del mistero del Mig 23 libico ma già il 27 giugno mostrò un singolare, ingiustificato interessamento alla fine del DC9 Itavia, il giudice istruttore Rosario Priore avrebbe così fatto partire una seconda raffica di provvedimenti su cui c'è totale riserbo.

Per tutta la giornata sono circolati molti nomi e in serata il Tg1 ne ha anche fatti quattro (quello del generale Romolo Mangani, del capitano Patroni Griffi e del maresciallo Marzulli di Martina Franca e quello del maresciallo Di Mico di Licola). Tuttavia non è affatto certo che siano questi i destinatari delle nuove comunicazioni giudiziarie, anzi ci sono irritate smentite. E subito dopo la messa in onda del servizio con i quattro nomi dei militari, il giudice Priore ha disposto il sequestro della cassetta per visionarla. La ridda di voci, false notizie, indiscrezioni e ipotesi comunque testimonia quale sia il livello di nervosismo da quando s'è aperta la nuova e forse decisiva fase dell'inchiesta.

Oltre agli uffici dell'ambasciata degli Stati Uniti, che per undici anni ha sempre seccamente smentito la presenza anche di un solo aereo in volo la notte della strage, la bufera delle rivelazioni sta nuovamente spazzando corridoi e stanze dello stato maggiore dell'Aeronautica.

Modesta spiegazione

Il ministro della Difesa Rognoni ha ieri cercato di spiegare che tutto il materiale che viene a galla solo adesso era stato consegnato dai militari dell'Arma azzurra alla magistratura già nel 1980. Una ben modesta spiegazione, se si considera che la posizione sdegnata e reiterata delle forze armate americane era stata avallata proprio dalla nostra Aeronautica.

Cominciano intanto a filtrare infor-

mazioni più dettagliate sugli aerei americani che si trovavano in volo la notte della strage. Intanto il «NAVY 61206» che decollò da Sigonella circa venti minuti prima dell'esplosione del DC9 Itavia, rimase per un'ora a volteggiare sulla Calabria, quindi fece rientro alla base di partenza. Dovrebbe essere il Beechcraft Super King Air UC12B, matricola BJ16, registrato dalla US Navy con il numero 161202 (da cui «Navy 61206»). Si tratta di un velivolo che la Sesta Flotta normalmente utilizza per trasporto di personale e di merci. Ne esisterebbero anche alcune versioni modificate per guerra elettronica, controllo radar e ricognizione.

Piano di volo

L'altro aereo, quello che mezz'ora dopo la strage di Ustica chiede e ottiene l'autorizzazione a decollare da Sigonella con un piano di volo per la base degli F16 di Torrejon in Spagna, cioè il «Jimmy 169», dovrebbe essere un Grumman C2A che la US Navy utilizza quasi esclusivamente per il trasporto di uomini e merci da e per le portaerei. Ma non è affatto da escludere che insieme ai due velivoli fosse in volo anche un elicottero: quell'«Henry Charlie 141» di cui si parla in una comunicazione delle OO.22. La sigla «Charlie Henry» (dunque le due parole invertite) dovrebbe corrispondere a un Sikorsky HH53 Superfly in dotazione alla Navy e all'Usaf per trasporto personale.

Priore e Salvi si dovrebbero recare negli Stati Uniti verso la fine di questo mese. Obiettivo della missione: riascoltare alcuni testi già interrogati nella trasferta dello scorso anno (ad esempio l'ammiraglio James H. Flatley, che nel 1980 comandava la Saratoga) e mettere invece a verbale per la prima volta una serie di militari che lavoravano nell'ufficio degli addetti dell'ambasciata degli Stati Uniti a Roma, due responsabili della McDonnell Douglas (la casa costruttrice del DC9) e una serie di altre persone che si occuparono a vario titolo della strage. Se le autorità americane manterranno la promessa di collaborare, ai due magistrati dovrebbero essere consegnati anche diversi documenti relativi all'attività delle forze armate Usa nel Tirreno per il giorno 27 giugno del 1980.

Andrea Purgatori

Gualtieri: «Emergono fatti sconvolgenti, convocheremo i ministri»

ROMA — Seduta plenaria per la Commissione stragi, a partire da questa mattina alle ore 9. All'ordine del giorno la ratifica della convocazione di tutti i presidenti del Consiglio e dei ministri della Difesa che si sono succeduti dal 1980 a oggi. Sembra ormai certo che un accordo tra i partiti sia stato raggiunto e dunque che non ci saranno defezioni o rifiuti.

Molto dura l'opposizione di sinistra (soprattutto Macis del Pds e De Julio della Sinistra indipendente) con la Dc, accusa-

ta di aver tentato di evitare la convocazione dell'ex presidente del Consiglio e attuale segretario della Dc, Arnaldo Forlani.

Il presidente della Commissione, il repubblicano Gualtieri, si è detto ottimista: «Nessuno, credo nessuno si sottrarrà a questo dovere.

«Ciò che sta venendo alla luce in questi giorni è sconvolgente. Abbiamo trovato nei cassette dei nastri che oggi, decifrate, danno i risultati che sono sui giornali. Non so cosa de-

ciderà il giudice. Non sono un magistrato. So, però, che avvisi di garanzia, anche numerosi, saranno emessi» ha aggiunto Gualtieri.

Smentite invece sul fronte delle comunicazioni giudiziarie. Ieri erano circolati con insistenza i nomi di due ufficiali e due sottufficiali dell'Aeronautica. Bene, si è scoperto che a far circolare quei nomi sarebbe stato proprio qualcuno legato a doppio filo agli ambienti dell'Arma azzurra.

Una inutile provocazione?

Una vera e propria trappola? Difficile dirlo. Di sicuro la raffica di comunicazioni giudiziarie è al vaglio dei magistrati, il giudice istruttore Rosario Priore e i Pm Salvi e Roselli. E potrebbero essere notificate anche entro la settimana.

Ma l'unica certa resta per ora quella ricevuta dall'ex comandante della compagnia dei carabinieri di Crotona, il maggiore Vincenzo Inzolia (favoreggiamento e falsa testimonianza).

A.Pu.

USTICA / Parla l'ambasciatore libico a Roma: ribadisce la tesi del complotto Usa finito con la tragedia del DC9

«Ripeto, Gheddafi il bersaglio»

«Non so se gli italiani lo informarono, so che abbiamo molti amici»

ROMA — L'obiettivo era Gheddafi che doveva partire per Varsavia. Ma all'ultimo momento i nostri servizi di sicurezza fecero cambiare rotta all'aereo. Non so chi fu a informarli che c'era un piano americano per ucciderlo. Non so se furono gli italiani. Quello che so è che abbiamo dei buoni servizi di sicurezza. E anche molti amici». Così, con grande serenità, l'ambasciatore libico a Roma Abdulrahman Shalgam ribadisce la versione del complotto americano per liquidare il colonnello Gheddafi, finito tragicamente con l'abbattimento del DC9.

Una nuova conferma da Tripoli, dunque. E un nuovo capitolo nella storia dei rapporti tra Italia e Libia, proprio mentre la Commissione stragi si appresta a ratificare oggi la convocazione degli ex presidenti del Consiglio e dei ministri della Difesa che si sono succeduti dal 1980. Shalgam è a Roma da 8 anni, parla correntemente italiano, non è la prima volta che si occupa di Ustica. Racconta: «Una volta sono venuti da me dei deputati e mi hanno chiesto: ambasciatore, perché lei non viene a dirle in Parlamento queste cose? Io ho risposto: perché non ci fate venire l'ambasciatore americano, visto che su Ustica non ha mai aperto bocca?».

Allora, Gheddafi poi ci andò a Varsavia, sì o no?

«Sì. A quell'epoca io dirigevo l'agenzia di stampa libica e ne parlai con i miei colleghi. Tutti lo sapevano che quella sera Gheddafi doveva recarsi nell'Europa dell'Est».

andando a bombardare la sua casa».

Gheddafi ha detto che quella notte oltre al DC9 fu abbattuto anche un aereo libico. Quale?

«Gheddafi ha detto che le vittime furono due: noi e voi».

E le prove che aveva promesso agli italiani?

«Ma perché noi dovremmo dare agli italiani

continua a sospettare dei libici? Non l'abbiamo mica certificato noi che il pilota ha avuto un infarto. Voi lo avete stabilito e noi l'abbiamo subito confermato: è vero, il pilota ha avuto un infarto mentre era in esercitazione sui cieli libici».

Però i tecnici della ex Germania orientale dicono il contrario.

«Noi abbiamo fatto un comunicato ufficiale, 24 ore dopo. C'è una cosa che non mi spiego: ogni volta che si arriva a un passo dalla verità su Ustica vengono fuori i libici. Come se l'evidenza non fosse sotto gli occhi di tutti. Insomma, mica siamo in Angola o Guatemala: qui ci sono i satelliti, ci sono mezzi di controllo sofisticati, veramente vogliamo credere che quella sera nessuno vide niente?».

Dunque, furono gli americani ad abbattere il DC9?

«Esattamente. Ma l'obiettivo era Gheddafi. Ci avevano già provato, basta leggere il libro di Woodward per saperlo. E ci provarono in seguito».

E il Mig 23 non c'entra niente?

«No che non c'entra. Poi, francamente non capisco una cosa: quel Mig è precipitato sul vostro Paese, lo hanno visto cadere contadini italiani, l'indagine l'hanno fatta militari italiani, la vostra Commissione, il corpo del pilota l'hanno esaminato i medici italiani e si

prove che già hanno? Non c'è nemmeno un trattato in materia giuridica tra Libia e Italia. Noi stiamo al nostro posto, non interferiamo».

Fin qui Shalgam. Ma ieri è stata giornata di ricordi per molti altri ambasciatori. Ricordi per modo di dire. Infatti, sia Richard Gardner, ambasciatore Usa nel 1980, sia il suo successore Maxwell Rabb, hanno smentito di aver mai avuto una sola richiesta in proposito dalle autorità italiane. «Non mi hanno mai chiesto informazioni su Ustica. Non lo hanno mai fatto. Ripeto: mai. E di Ustica non so nulla. Non so più come dirlo», ha dichiarato Gardner. Sulla stessa linea anche Rabb: «In 8 anni nessuno mi ha mai chiesto nulla. In caso di riscontri ritengo tuttavia che le autorità italiane si sarebbero rivolte direttamente a Washington. Ma se così fosse, ne sarei stato informato. Invece non ne so nulla, per cui credo sia più corretto affermare semplicemente che non sono mai stato interpellato».

E' ragionevole immaginare che in proposito ci sarà oggi una replica di Palazzo Chigi e della Farnesina. Visto che se si vogliono evitare le decine di dichiarazioni verbali, almeno in una relazione ufficiale, quella della discussa Commissione governativa Pratis, nominata dall'ex presidente del Consiglio De Mita, figura un lungo quanto inutile elenco di richieste e risposte a livello diplomatico su tutti i fronti, ambasciata Usa a Roma compresa.

Andrea Purgatori

Parla il vicepresidente della Commissione stragi: ex capi di governo e ministri saranno presto ascoltati

«Le elezioni non si fanno su Ustica»

Il dc Casini denuncia il rischio di manovre «I politici? Vittime di inganni o complici»

ROMA — «Io ritengo che il contrasto sulle audizioni dei politici in Commissione stragi sia stato provocato in gran parte da equivoci. Ma per alcuni versi credo che sia stato dovuto a un tentativo di strumentalizzare politicamente qualcosa che è completamente al di fuori di ogni possibile strumentalizzazione».

Pierferdinando Casini, vicepresidente democristiano della Commissione stragi, sdrammatizza i toni dello scontro sulle convocazioni dei presidenti del Consiglio e dei ministri della Difesa dal 1980 a oggi. L'accordo c'è e verranno tutti. Ma avverte: «La campagna elettorale non si fa su Ustica».

Dunque, qual è stato il problema, Casini?

«E' semplice: noi riteniamo che difficilmente si potranno acquisire elementi nuovi da queste audizioni. Anche perché i politici non vivono sulla luna e se avessero avuto elementi di novità, in presenza di un'inchiesta parlamentare, voglio sperare che avrebbero essi stessi sentito la necessità di venire a dircelo. Questa è la premessa. Ma se questo deve portare a far ritenere che in Commissione ci si debba scontrare sul problema di ascoltare i politici, allora, anche a garanzia degli stessi politici, noi diciamo: vengano tutti».

Tuttavia, questa è una storia lunga undici anni e non ancora conclusa. Ci sono stati molti passaggi e non si può escludere che un ex presidente del Consiglio abbia oggi qualcosa in più da raccontare rispetto alle versioni cui si è trovato di fronte in passato.

«Sono d'accordo. E proprio perché questa possibilità esiste noi non abbiamo alcun problema sulla convocazione. Ma questa è una Commissione fatta da uomini politici, non dimentichiamolo. E dunque dobbiamo mettere la questione di Ustica al riparo da una strumentalizzazione politica. Che vengano tutti ma tutti in pochi giorni. Su Ustica non si fa la campagna elettorale».

Anche questo dovrebbe essere scontato.

«Sarà ma io sono malizioso. Ecco perché abbiamo preso atto con favore della decisione del presidente di esaurire questi approfondimenti in due settimane. E che vengano anche i ministri degli Esteri, se serve a qualcosa. Perché se c'è una parte lesa in questa vicenda,

a parte i familiari delle vittime, questa è la classe politica. Se c'è qualcosa che non è andato per il verso giusto i casi sono due: o siamo in mano a una banda di scriteriati che hanno saputo e hanno taciuto o siamo in presenza di gente che proprio non ha saputo. E in questo caso perché non ha saputo? Perché le informative sono state diverse dalla realtà delle cose».

Parliamo dunque della realtà delle cose, delle novità. Siamo più vicini a sapere che cosa provocò la strage o dobbiamo credere alla teoria della «grande bugia», cioè che alla fin fine nulla si saprà sulla fine del DC9 e dei suoi passeggeri?

«Io ho sempre sostenuto che la verità sta in fondo al mare. E oggi sono ancora più convinto che la negligenza e la sprovvedutezza con cui sono state condotte le indagini sono all'origine di tanti nostri "non sappiamo". Premesso questo, ritengo che una volta completato il recupero del relitto qualche elemento dovrà saltar fuori. Voglio dire che se è stato un missile, faccio fatica a credere che il missile si sia liquefatto o sia stato portato via. Obiettivamente, qui c'è qualcosa che non torna da tutte le parti. Insomma, le contraddizioni dei diversi militari dell'Aeronautica sono palesi, le contraddizioni della magistratura nella prima parte dell'inchiesta sono palesi. Allora, io sono d'accordo per la proroga dell'inchiesta anche di un anno, perché c'è un magistrato che sta lavorando bene. Ma alla fine dobbiamo arrivare alla verità, per non lasciare tutto alla divagazione delle opinioni».

L'Aeronautica si sente sottoposta a un vero e proprio linciaggio. Ma non commette forse l'errore di non considerare che in questa vicenda avrebbe dovuto essere e ancora è il principale interlocutore, avendo istituzionalmente il compito di garantire la sicurezza dello spazio aereo nazionale.

«Secondo me, alcune costruzioni sono talmente dure nei confronti dell'Aeronautica che bisognerebbe dedurne, sul piano della logica consequenzialità, che esiste nell'ambito delle istituzioni un'organizzazione di malfattori. E non lo penso. Che poi ci siano stati pressapochismo, superficialità o, da parte di qualcuno, anche qualcosa di diverso, sì io lo credo».

Andrea Purgatori

Accordo sulle audizioni, per decisione unanime non sarà convocato Cossiga

Attacco ai giornalisti, Gualtieri li difende

ROMA — La Commissione bicamerale stragi, presieduta dal repubblicano Libero Gualtieri, ha deciso ieri di sentire in ordine cronologico tutti i presidenti del Consiglio, i ministri della Difesa e gli altri ministri interessati in carica dal momento della strage di Ustica, nel giugno 1980, fino a oggi. Unica eccezione sarà il presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, che all'epoca della tragedia era presidente del Consiglio. La Commissione ha deciso però all'unanimità di non convocare il capo dello Stato perché

aveva già ricevuto una sua testimonianza sul caso del DC9 Itavia precipitato undici anni fa.

Gli ex presidenti del Consiglio sono, a parte Cossiga, Forlani, Spadolini, Craxi, Fanfani, Gorla e Andreotti. Nel corso del dibattito il senatore democristiano Manfredi Bosco aveva chiesto l'audizione del giornalista Andrea Purgatori del «Corriere della Sera». La decisione è stata subito bocciata dal presidente Libero Gualtieri. Bosco aveva motivato questa sua richiesta con il fatto che il giornalista «mostra

di avere una serie di notizie che non hanno neppure i ministri della Difesa. Ci deve dire da dove vengono — ha detto — e comunque penso che ci possa dire delle cose utili».

Gualtieri, respingendo la richiesta, ha ricordato al senatore che le fonti dei giornalisti «sono comunque protette. Non dobbiamo scoprire certamente le loro fonti». Gualtieri ha infine definito i giornalisti «preziosi collaboratori della giustizia».

L'Associazione della stampa parlamentare ha

protestato con una sdegnata dichiarazione del suo presidente per le affermazioni di Manfredi Bosco.

Stasera su Raitre andrà in onda una edizione speciale di «Telefono giallo», condotta da Corrado Augias, dedicata al caso Ustica. Oltre a una dichiarazione registrata del giudice istruttore Rosario Priore — cui è stata affidata l'inchiesta dopo la rinuncia del giudice Vittorio Bucarelli — dovrebbe essere presente in trasmissione anche il leader libico Gheddafi in collegamento da Tripoli.

Dagli Stati Uniti, nuove rivelazioni sul caccia di Gheddafi caduto in Calabria nel 1980

La Cia tra i resti del Mig libico

Un documento segreto proverebbe che uomini dell'intelligence USA si recarono a visionare l'aereo in Sila. Un'ispezione troppo sospetta: forse il velivolo precipitò lo stesso giorno della tragedia nei cieli di Ustica

ROMA — Un documento segreto della Cia e dell'Usaf potrebbe provare che il Mig 23 libico era precipitato sulla Sila molti giorni prima che l'incidente fosse ufficializzato dalle nostre autorità, cioè prima del 18 luglio 1980.

La notizia è arrivata a sorpresa ieri sera, nel corso della trasmissione speciale su Ustica organizzata da Rai Tre e condotta da Corrado Augias. A rivelare l'esistenza del documento è stato Claudio Gatti, che è corrispondente da New York per *l'Europeo*. Secondo quanto lo stesso Gatti ha raccontato, i quattro agenti dell'intelligence americana, invitati dal capo del Sios dell'Aeronautica militare italiana a ispezionare i resti del caccia libico, si sarebbero infatti recati sulla Sila molto prima che la notizia del Mig 23 precipitato fosse resa pubblica.

Ad avvertire il responsabile della Cia a Roma, Duane «Dewey» Clarridge, sarebbe stato «direttamente e senza intermediari» il generale Zeno Tascio, nel 1980 capo del Sios Aeronautica. L'alto ufficiale chiese a Clarridge se fosse «interessato a vederlo». La risposta fu affermativa. L'operazione rimase ristretta al solo ambito dei due servizi di *intelligence*.

Secondo il racconto di Gatti, Clarridge contattò la centrale di Langley e richiese la presenza a Roma di quattro esperti: due agenti della Cia dagli Stati Uniti e due esperti di matricole di caccia sovietici dall'Usaf di Francoforte. Il team si formò a Roma nell'arco di un

paio di giorni: Tascio fu avvertito che i quattro erano pronti a partire per la Calabria. Partirono a bordo di un piccolo jet dell'Aeronautica militare italiana che atterrò in un aeroporto calabrese «con una base civile e una base militare», forse quello di Crotona.

Fu un maresciallo ad accompagnare il team fin

sulla Sila. E quando arrivarono sul luogo in cui il Mig 23 era precipitato i quattro non trovarono nessuno: né giornalisti, né fotografi, né spiegamento di mezzi militari a protezione della zona. Per una giornata intera, racconta ancora Claudio Gatti citando la sua fonte Cia, i quattro rimasero sul posto. E, altro dato

clamoroso, in mezzo ai rottami non videro il corpo del pilota. Poi rientrarono e dopo qualche tempo inviarono una copia del rapporto al generale Zeno Tascio, come d'accordo. Ma ecco il punto. Secondo la fonte di Gatti, il sopralluogo avvenne prima del 18 luglio, giorno del ritrovamento ufficiale del Mig

23. E questo per almeno due validi motivi.

Primo: le rigide procedure Cia non consentono mai che gli agenti impegnati in un'operazione si esponano alla stampa o alla presenza di curiosi (anche dei semplici militari di leva chiamati a circondare la zona). Secondo: quando Clarridge fu informato dell'incidente

del Mig sulla Sila «la cosa non era ancora pubblica». Non solo. Gatti ha raccontato di aver fatto richiesta di copia del rapporto all'Usaf (in base al Free of Information Act, che consente alla stampa di avere accesso a tutta la documentazione riservata) ma di avere ricevuto una risposta ambigua: nessuna smentita o conferma sull'esistenza di questo documento. Questo perché il materiale sulle operazioni d'intelligence effettuate con un servizio alleato non viene reso pubblico se non su richiesta del governo del Paese interessato.

A questo punto, per aver conferma di quanto sostiene la fonte di Gatti, sarà sufficiente che il magistrato richieda la copia della relazione pervenuta al Sios Aeronautica oppure, attraverso i canali governativi, l'originale americano. Se le date del rapporto fossero realmente antecedenti quella del 18 luglio, il sospetto di un depistaggio sulla vicenda del Mig verrebbe provato e la connessione con la strage di Ustica potrebbe dunque risultare concreta.

Al momento, la pista che porta dal Mig 23 alla strage di Ustica è considerata uno dei filoni principali dell'inchiesta. E questo nonostante da parte di Tripoli, a tutti i livelli, si sia escluso e si escluda ancora che il caccia fosse in volo la sera del 27 giugno 1980. Di sicuro, secondo gli ultimi elementi acquisiti dal giudice Priore, quel Mig non sarebbe decollato da Bengasi ma molto più probabilmente da Malta.

Andrea Purgatori

Cossiga: «Niente processi sommari a chi ha indagato sulla tragedia»

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI

PIACENZA — «Ustica è una spina nel mio cuore, ma non si possono pronunciare giudizi sull'operato di chi, in passato, ha indagato su questa tragedia». Lo ha detto ieri Francesco Cossiga conversando con i giornalisti sull'aereo che da Roma lo portava alla base aerea di San Damiano, presso Piacenza, per la cerimonia di premiazione dei militari italiani reduci dal Kuwait.

Il presidente della Repubblica ha precisato che, se ci saranno accertamenti sul lavoro svolto finora dai magistrati, questi dovranno essere fatti «con serenità, nelle sedi opportune, ma senza processi sommari».

Secondo il capo dello Stato, infatti, i giudici Santacroce e Bucarelli (che conducono l'istruttoria sulla vicenda) si sono trovati di fronte a un impegno moltiplicato «per la complessità della materia, per il clamore fuorviante, molte volte frutto di speculazione politica camuffata da ansia di verità e che non ha agevolato il loro lavoro».

Cossiga si rammarica di «vedere che non si è potuta accertare la verità rispetto a un fatto che è dolore, sangue, morte, sacrificio di 82 persone, tragedia di 82 famiglie». Quindi ha raccontato di aver visto il film «Il muro di gomma» che racconta la tragedia del Dc 9 Itavia. «Ho detto al regista Marco Risi — ha commentato — che mi sembra che egli abbia una vocazione a quel genere di film inchiesta da noi non molto comuni. Gli ho consigliato di riflettere sulla possibilità di fare un film sulle Br da un punto di vista politico, sociale, ideologico ed anche umano. Mi ha risposto che ci avrebbe pensato ma che forse è ancora troppo presto».

M. Br.

«Non cercate risposte sul Dc9»

PIACENZA — «Vi sono momenti in cui bisogna serrare i ranghi e capire che non è più il tempo della ragione, ma quello della fede». Così il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Stelio Nardini, ha commentato ieri gli ultimi sviluppi dell'inchiesta giudiziaria sulla tragedia di Ustica.

Intervenendo alla cerimonia dedicata al 50° stormo, Nardini ha fatto qualche accenno polemico al caso, parlando di «momenti molto difficili e prove molto dure», di «messaggio ai dissacratori».

Il generale ha quindi sottolineato come sia «necessario, proprio nei momenti più tristi, prendere forza dalla coscienza del dovere compiuto» e come sia «inutile porsi dei perché e cercare di avere delle risposte».

24/10/84

USTICA / La Commissione stragi ha ascoltato i due ex presidenti del Consiglio

«Fate sparire i resti del Mig»

Gualtieri: l'Aeronautica chiese di gettare in mare i rottami del caccia libico caduto in Sila Spadolini: apposto il segreto di Stato fino al 1984; Forlani: mai negata l'ipotesi del missile

ROMA — Sul livello di collaborazione offerto dagli alleati nella soluzione della strage del DC9 di Ustica e sulla lealtà delle risposte ai quesiti posti dal governo italiano in questi undici anni, Giovanni Spadolini dice solo: «Non mi pronuncio». Poi aggiunge che se ancora nulla di certo sappiamo, vuol dire che «ci sono state responsabilità anche politiche, che ci sono stati dei fatti che i politici non sono riusciti a superare e dei muri di gomma che non sono riusciti a saltare».

Ma allora, quale è il nodo da sciogliere per arrivare finalmente a questa verità? «Ad esempio, la connessione tra Ustica e il Mig libico precipitato sulla Sila. Perché se riuscissimo a scoprire e a provare che quel Mig è caduto 20 giorni prima di quanto sappiamo, le cose cambierebbero. E molto», spiega Spadolini. Sono le 14 di ieri e il presidente del Senato ha appena terminato la sua audizione davanti alla Commissione stragi, che ha ricevuto al completo nella residenza di Palazzo Giustiniani. Spadolini non lo dice ma lo fa capire: qualche sospetto, qualche intuizione o idea sulla fine del DC9 Itavia lui ce l'ha. Il problema è che non ha prove, non ha evidenze, direbbero gli americani.

Così, messo di fronte al quesito più insidioso, quello sulla «collaborazione» degli alleati, invece di ripetere quanto hanno sostenuto altri politici, invece di cavarsela ricorrendo all'ufficialità dei carteggi che negano ogni coinvolgimento, preferisce riflettere pochi istanti per poi affidare i suoi dubbi legittimi a quel «non mi pronuncio». Ma c'è un'altra notizia importante che Spadolini consegna alla memoria della Commissione. E cioè che un «segreto di Stato» su Ustica ci fu, per ben 4 anni. «Sentii nel 1984 che montava sempre di più l'indignazione, lo sdegno della pubblica opinione e ritenni che questo segreto, che era stato apposto, dovesse essere rimosso. Lo feci per una questione di principio, anche se qualcuno non era d'accordo e non sottoposi certo la mia decisione agli stati maggiori», dice Spadolini.

E questa rivelazione si accompagna ad un'altra novità assoluta, che ha dell'incredibile. O peggio. A farla è Libero Gualtieri, presidente della Com-

missione stragi, durante l'audizione della mattina a San Macuto che ha per protagonista Arnaldo Forlani.

Rivela dunque Gualtieri che nel 1984 l'Aeronautica militare chiese al nostro controspionaggio (il Sismi) l'autorizzazione a caricare sopra un elicottero tutti i resti del Mig 23 libico per affondarli in mare. Proprio così: «Esiste una richiesta, un nullaosta. Non sappiamo perché non se ne fece nulla. C'è di certo che le prove e le perizie fatte fino allora sui reperti non miravano ad accertare le caratteristiche tecniche del Mig 23 ma invece ad appurare se il velivolo fosse stato colpito da una esplosione, da un missile, da qualcosa di militare. E oggi noi sappiamo che quei resti rappresentano circa l'ottanta per cento del velivolo ufficialmente restituito alla Libia. Perché a Pratica di Mare ci sono sette casse di questi reperti».

E ancora. Dice Gualtieri: «Non è vero che gli americani non hanno una documentazione su Ustica. Ce l'hanno ma sono carte coperte da un doppio segreto. Da una parte la documentazione non ci è stata consegnata per motivi di sicurezza nazionale, dall'altra perché questa stessa documentazione rivelerebbe il modo in cui sono state ottenute le informazioni». Si tratta di intercettazioni illegali compiute sul territorio italiano? E' un'ipotesi ragionevole. Ma la Commissione si concentra intanto sulla ricostruzione «politica» di questi anni. Ieri è stato anche il turno di Arnaldo Forlani.

«L'attenzione del mio governo in quei mesi non è mai venuta meno per nessuna delle ipotesi», ha detto il segretario dc. Smentendo che agli sforzi documentati della Aeronautica per accreditare prima la tesi del cedimento strutturale e poi quella della bomba abbia corrisposto un consenso politico. «L'ipotesi del missile è sempre stata considerata ma come la meno probabile, perché comunque strettamente collegata a esercitazioni che non risultavano essere in corso al momento del fatto», ha ricordato Forlani. Che lasciando San Macuto ha aggiunto: «Per le modalità con cui la tragedia si è svolta esiste oggi la possibilità che si arrivi ad accertare la verità».

Andrea Purgatori

Muro di gomma, chiesti 100 miliardi

BARI — Una querela, per diffamazione aggravata, contro produttori, distributori, regista e sceneggiatore del film «Il muro di gomma», è stata presentata dall'Associazione arma aeronautica». Si chiede il sequestro del film e un risarcimento danni di 100 miliardi di lire.

Ustica: «L'Aeronautica al Sismi: affondate i resti del Mig libico»

ROMA — Il presidente del Senato, Giovanni Spadolini, dice che sulla strage di Ustica «ci sono state anche responsabilità politiche», fatti che «i politici non sono riusciti a superare e dei muri di gomma che non sono riusciti a saltare». Quanto alla lealtà della collaborazione degli alleati, ha detto solo: «Non mi pronuncio». Ascoltato dalla Commissione stragi insieme all'ex presidente del Consiglio Forlani, Spadolini ha affermato che il nodo da sciogliere per sapere la verità riguarda il Mig 23 libico precipitato sulla Sila, «perché se riuscissimo a scoprire che quel Mig è caduto venti giorni prima, le cose cambierebbero. E molto».

E proprio sul mistero

del Mig ecco una novità assoluta. Il presidente della Commissione stragi, Ibero Gualtieri, ha ieri rivelato che nel 1984 l'Aeronautica militare richiese al Sismi il nulla osta per affondare in mare i resti del caccia ma che poi l'operazione non andò in porto. Forlani, che ha sostenuto di non avere mai scartato l'ipotesi del missile, ha dichiarato che «per le modalità con cui la tragedia si è svolta esiste oggi la possibilità che si arrivi ad accertare la verità».

A Bari, il legale dell'«Associazione arma aeronautica» ha presentato una querela per ottenere il sequestro del film «Il muro di gomma» e un risarcimento di 100 miliardi di lire.

Purgatori a pagina 13

26/10/84

CORRIERE DELLA SERA

«Ustica, l'inchiesta è a rischio»

Intervista a Gualtieri, presidente della Commissione stragi: «Quella proroga si fa troppo attendere. Se Priore fosse costretto a chiudere entro dicembre non finirebbe nemmeno le relazioni peritali»

ROMA — Solo pochi mesi fa aveva deciso di chiudere la sua esperienza parlamentare alla fine di questa legislatura. Ma adesso ci sta ripensando. Libero Gualtieri, repubblicano e senatore, presidente della Commissione stragi, scansa le polemiche su Gladio e tira avanti per la sua strada. Dice soddisfatto: «La Commissione oggi è più forte e più unita. Ed è rispettata dai magistrati. Vede, loro adesso dicono: senza la Commissione ci troveremmo spazzati e debolissimi. E io dico: senza i magistrati anche noi saremmo più deboli e spazzati. Nel senso che per loro rappresentiamo una sorta di garanzia politico-istituzionale. Ma anche viceversa: senza di loro molte cose non le avremmo mai sapute. Ecco, direi che si è stabilito un rapporto d'interazione, che funziona».

Ma che potrebbe già interrompersi alla fine di dicembre.

«Sì, lo confesso: sono preoccupato. La Commissione ha più volte sollecitato il governo perché concedesse questa proroga di un anno ai giudici che seguono le inchieste sulle stragi. E per non fare soltanto un intervento mirato su Ustica, abbiamo chiesto che la proroga valesse per tutti. Casson, ad esempio, ha la sua da terminare. E c'è la strage di Bologna... Un anno almeno ci vuole. Pensiamo a Ustica: è ancora in svolgimento la campagna di recupero in mare del relitto del DC9 Itavia. Se il giudice Priore fosse costretto a chiudere entro il 31 dicembre non porterebbe a termine nemmeno le relazioni peritali».

Ufficialmente non dovrebbero esserci problemi. Nessuno si è dichiarato contrario. O le cose non stanno così?

«A livello di governo ci hanno risposto tutti di sì, tutti: Andreotti, Martelli... Ora siamo al punto che la Commissione, che la proroga per arrivare a fine legislatura l'ha già avuta all'u-

nanimità dal Senato e attende di averla dalla Camera, è quasi più preoccupata per i magistrati che non per se stessa».

Dov'è l'intoppo?

«Non lo so e vorrei saperlo. L'istruttoria per concedere le proroghe era già stata completata, poi s'è bloccato tutto».

Uno stop momentaneo, di carattere burocratico.

«Voglio sperarlo. Con Andreotti ho parlato anche stamattina e lui mi ha ribadito che intoppi non ce ne sono. Ma il fatto è che prima di arrivare all'atto di concessione della proroga, la richiesta deve fare quattro passaggi: prima va al Consiglio dei ministri, poi alla Commissione bicamerale incaricata della revisione del nuovo codice di procedura penale, quindi ritorna al Consiglio dei ministri e infine arriva alla firma del capo dello Stato. Ormai

siamo a novembre, al limite. La questione è grave. Perché se le proroghe non arriveranno, sarà molto difficile giustificare una simile decisione presso l'opinione pubblica».

Lei ha detto che il governo USA è in possesso d'una documentazione su Ustica che non ci è mai stata consegnata ed è coperta da un doppio segreto. State cercando di ottenerla?

«Nonostante tutto, io devo riconoscere che in questa storia gli Stati Uniti hanno fornito più informazioni di altri Paesi, della Francia ad esempio. Però, alle richieste ufficiali, gli americani hanno sempre risposto burocraticamente. Anche con la Commissione governativa Pratis andò così. Adesso invece si sa che c'è dell'altro, che c'è di più. Dunque, abbiamo pensato di individuare un livello di controllo del Congresso americano omologo al nostro, per vedere se può esserci un dialogo e uno scambio di notizie. Una strada parlamentare, insomma».

E a livello di governo?

«Quando verrà ascoltato Andreotti gli porremo il problema. D'altronde è stato il presidente della Repubblica, Cossiga, ad annunciare per primo che avrebbe attivato il governo al fine di ottenere dagli alleati tutti i chiarimenti necessari».

Nel suo libro «Cossiga uomo solo», Paolo Guzzanti dipinge uno scenario per la strage di Ustica. Eccolo: gli americani vogliono far fuori Gheddafi e progettano l'operazione per la sera del 27 giugno; gli italiani soffiano la notizia a Tripoli che prende le sue contromisure. Risultato: viene abbattuto per errore il DC9. Infuriati per il tradimento, gli americani si vendicano mettendo la bomba alla stazione di Bologna. In tutto questo Cossiga scopre di non essere stato mai informato, anzi d'esser stato raggirato. Lei ci si ritrova in questo scenario?

«No, niente affatto. Nella fase in cui siamo trovo che sia pericoloso dare una versione così estremizzata e chiusa dei fatti, quando di chiuso noi non abbiamo ancora niente. Ma la questione è anche un'altra: se tutto questo viene fuori da un libro-dialogo col presidente della Repubblica allora si fa solo un danno proprio a lui, a Cossiga».

Andrea Purgatori

Formica: chi tace copre cose ancor più gravi

ROMA — «Penso che chi ha coperto la verità su Ustica, ha coperto qualcosa di ancora più grave dello stesso incidente». Con queste parole Rino Formica, ministro dei Trasporti nel 1980, ha lasciato ieri Palazzo San Macuto dopo l'audizione davanti alla Commissione stragi. Formica ha insistito sulla convinzione che fu un missile ad abbattere il DC9 Itavia. Convinzione che gli derivava da un colloquio col generale Saverio Rana, allora presidente del Registro aeronautico italiano, suo intimo amico, «persona correttissima e scrupolosa», il quale gli aveva per primo mostrato un tracciato radar su cui si vedeva chiaramente un

altro aereo volare nelle vicinanze del DC9 fino al momento dell'esplosione.

E ancora oggi, Formica rivendica di essere stato il primo politico a pronunciare la parola «missile». Anzi, aggiunge: «Abbiamo fatto proseliti». Nel pomeriggio è stato ascoltato anche l'ex ministro degli Esteri Emilio Colombo, che ha smentito quanto affermato mercoledì dall'ex ministro della Difesa, Lagorio, e cioè che la questione del Mig fu trattata e chiusa in fretta direttamente dalla Farnesina per «ragion politica». Colombo ha anche smentito connessioni tra il golpe fallito contro Gheddafi e la strage di Ustica.

Cossiga conclude la visita in Svizzera e non rinuncia alle esternazioni sui problemi nazionali

«Ustica, rischiamo polveroni»

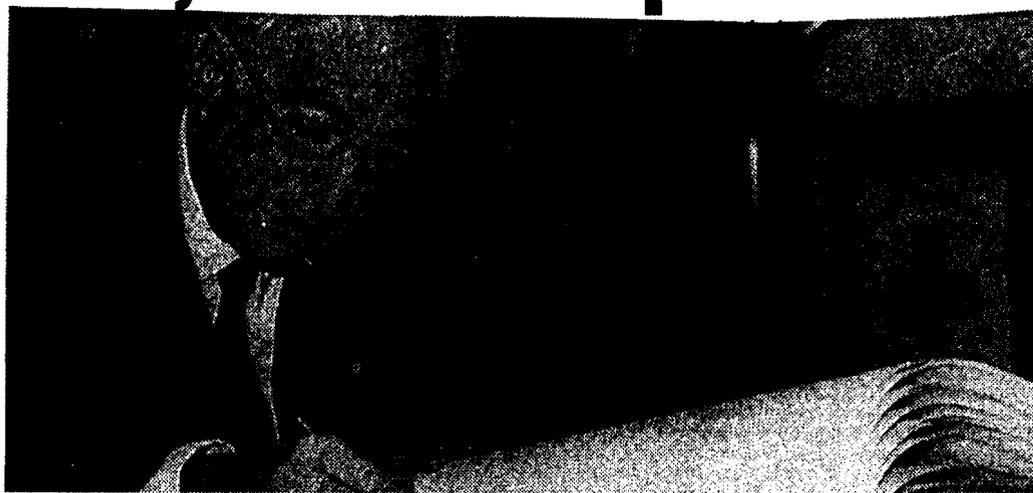
DAL NOSTRO INVIATO

GINEVRA — Il presidente Cossiga parla alle Nazioni Unite, incontra i rappresentanti della Croce Rossa, visita il Cern del professor Rubbia e conclude la visita in Svizzera: un incontro che ha testimoniato l'incoraggiamento dell'Italia all'ingresso della Confederazione nel Mercato comune. Sarebbe stato utile saperne di più, ma altri argomenti hanno prevalso.

«Vi prego, dedicate almeno tre righe ai motivi per i quali sono qui», ha chiesto il Presidente ai giornalisti. Cossiga è dispiaciuto per le critiche dei giornali svizzeri, che gli hanno rimproverato di aver parlato troppo di affari italiani, ma aggiunge che la colpa non è sua: «Fatevi un'esame di coscienza», è l'invito ai cronisti italiani. E così, in una saletta delle Nazioni Unite, dopo il discorso sul «processo di internazionalizzazione dei diritti dell'uomo, principio che oggi supera quello della non ingerenza negli affari interni degli Stati», Cossiga ne ha ancora una volta per tutti e noi che lo ascoltiamo dobbiamo riferire.

A Forlani, il quale ha ritenuto un'indicazione la proposta di elezioni a maggio, il Presidente manda a dire che si tratta di «decisioni», assunte secondo le prerogative costituzionali del suo mandato: se Forlani non è d'accordo, «apra subito la crisi». Tra l'altro, dice Cossiga, «quando si parla della Dc è sempre meno comprensibile chi parli a nome di questo partito». Comunque, «abbiano la pazienza di sopportarmi ancora un po'».

Ma è sul caso Ustica e sulle «fregature» di cui si è sentito vittima, che Cossiga ha sparato le sue precisazioni. «Io non so chi mi ha fregato e non accuso i servizi segreti. Ricordo soltanto che quando ero presidente del Consiglio, la tragedia di Ustica mi venne presentata



GINEVRA — Cossiga firma il libro dei visitatori nella sede del Comitato Internazionale della Croce Rossa

Priore: c'è un legame tra il DC9 e l'Achille Lauro

GENOVA — Il giudice Rosario Priore e il sostituto Giovanni Salvi che indagano sulla strage del DC 9 Itavia sono giunti ieri a Genova per consultare il fascicolo processuale del caso Lauro. Priore ha ammesso che avrebbe individuato un collegamento tra l'abbattimento dell'aereo e il sequestro della nave. Ma quando gli è stato chiesto se il legame è da ricercare nelle trame del terrorismo internazionale, ha risposto solo: «Sono deduzioni che potete trarre voi giornalisti». Priore e Salvi hanno anche interrogato un testimone.

Hanno intanto suscitato diverse reazioni le battute di Cossiga giunte ieri dalla Svizzera: «So di non essere stato reticente. Se sono ve-

re le affermazioni attribuite a Cossiga, penso che abbia voluto dire che io non esiterei a informare gli organi giudiziari di cose e fatti ritenuti utili ai fini dell'inchiesta», ha commentato Forlani.

«Non spetta a me la difesa del presidente Gualtieri. Credo però si possa dire che la Commissione è stata di notevole aiuto allo stesso giudice Priore», dice il vicepresidente della Commissione stragi, Antonio Bellocchio (Pds). «L'unico che dovrebbe smetterla di interferire sul lavoro di organi giudiziari, fra cui la stessa Commissione stragi, è proprio il presidente Cossiga», valuta il radicale Roberto Cicciomessere.

come un drammatico, ma normale incidente. Si parlò di cedimento strutturale. Da allora, più ombre che luce. Né mi sembra che con le udienze della commissione d'inchiesta si facciano passi avanti. Al contrario, c'è il rischio di polveroni, di speculazioni politiche, di pasticci, di inchieste parallele che rendono ancora più difficile l'opera della magistratura. Mi chiedo se le commissioni

d'inchiesta siano fatte per combattersi in campagna elettorale o per ricercare la verità. Mi chiedo anche se non si arriverà a una commissione d'inchiesta sullo stato delle mie corde vocali...».

Insomma nessuna accusa ai servizi segreti, bensì al malcostume nazionale, alla propensione per i polveroni. «Quanto ai servizi segreti, dico che se non sono segreti non sono più

servizi. E allora tanto vale abolirli e non spendere tanti soldi. Se uno Stato ritiene di non tutelare gli appartenenti ai servizi segreti, ci si serva dei servizi normali, di cui è dotata ogni casa».

Anche il presidente della commissione, Libero Gualtieri, è nel mirino: «Che lascino lavorare il giudice Priore. Ogni seduta della commissione d'inchiesta serve a confondere le

idee al giudice Priore. Non devono essere più confuse inchieste politiche e inchieste giudiziarie». Poi una domanda sul giudice Casson e sulla prossima riunione del Csm, mentre un giornalista svizzero sollecita una «esternazione» anche sui sentimenti del presidente italiano in terra elvetica.

«Non devo spiegazioni al Csm per i miei giudizi sul giudice Casson e intendo oppormi alla politicizzazione del Csm sotto le spinte corporative dell'associazione magistrati. Per quanto riguarda l'esercizio delle mie prerogative, se il Csm ritiene che io ecceda, provi ad avviare un procedimento alla Corte Costituzionale. C'è sempre una prima volta...». E ancora: «Se andrò al Csm mercoledì, non sarà certo per far piacere al consigliere Antonucci, il quale può rivolgere inviti alle persone che vuol vedere a casa sua».

In serata, Cossiga ha incontrato a Zurigo una rappresentanza della forte comunità italiana, che lo ha accolto con calore e simpatia. Il Presidente ha assicurato l'impegno a risolvere la questione del diritto di voto degli italiani all'estero e a promulgare la legge sulla cittadinanza.

Nell'Europa della completa mobilità e dei nuovi rapporti fra Stati, anche il concetto di cittadinanza, ha detto Cossiga, «dovrà essere svincolato dal rigido concetto di nazione politicamente organizzata in Stato per essere allargato al «concetto di nazione ideale e culturale non necessariamente legata al possesso del passaporto».

In vista dei futuri assetti continentali, la Svizzera, secondo Cossiga, già anticipa un modello possibile. Sono le righe che il presidente ci aveva fatto promettere, come condizioni per parlare ancora di faccende italiane. Promessa mantenuta.

Massimo Nava

USTICA / Dopo dicembre il capo dello Stato licenzierà lo staff dell'inchiesta parlamentare

«La Commissione ha chiuso»

Cossiga: non firmo proroghe A Gualtieri restano due mesi

Le reazioni degli inquirenti: «E' facile dirsi imbrogliati»

DAL NOSTRO INVIATO

VADUZ (Liechtenstein) — La verità su Ustica non uscirà dalla Commissione stragi. Andremo avanti con polveroni e speculazioni soltanto per avvelenare il clima politico. Di questo Cossiga è convinto e, a suo dire, ne sarebbero convinti diversi uomini politici («tutta la classe politica»). Calmo e cordiale, ma fedele al ruolo che si è scelto, il presidente non lesina «l'esternazione quotidiana».

«Non è più scontro fra partiti, ma fra chi vuole la verità e chi fa scene: cose che pensano tutti, lo ho il coraggio di dirle». «Guardando le carte di varie commissioni, ne ho capito meno di prima!». «Pertanto, il presidente ha intenzione di esercitare il suo potere per tenere separate le inchieste politiche da quelle giudiziarie, senza più «pasticci»».

In altre parole, Cossiga ha lasciato capire che si opporrà alla proroga della Commissione, quando un'eventuale legge di proroga passerà sul suo tavolo. La Commissione scadrà a dicembre. «Verrà il momento in cui la responsabilità di decidere questo atto sarà mia e intendo esercitarla». Che cosa ha convinto Cossiga? Non tanto la lunghezza dell'indagine stessa e la sensazione di essere stato preso in giro, quanto l'eco che in sede politica e nell'opinione pubblica «puntualmente hanno interviste, rivelazioni e atti» della commissione. E, tanto per cominciare, proprio il presidente Gualtieri «la smetta di fare interviste e battute sull'attività della Commissione stessa».

Cossiga, il quale appare convinto che sarà la magistratura a dirci la verità, ha ricordato la «ridicola sfilata di uomini politici e di ex presidenti del Consiglio organizzata magari per accertare se un radiotelegrafista ha detto la verità»: «Così si fa della demagogia e questo è anche un sintomo di incapacità, perché non

si conoscono nemmeno gli strumenti per accertare la verità».

E ridicolo, per Cossiga, è anche il fatto che si ritenga necessaria questa «sfilata» per accertare «se gli americani ci hanno detto le bugie». Sempre più caustico, il presidente si è lasciato andare a una battuta sul provincialismo nazionale, accennando alla vicenda del giudice Thomas, accusato di presunte molestie sessuali: «Siamo pronti a criticare quel processo, ma noi ci stiamo rendendo ancora più ridicoli per una vicenda ben più grave. Comunque, se si organizzassero commissioni del genere per le nomine italiane, nessuno potrebbe diventare nemmeno consigliere comunale. Mi scusino le signore presenti!».

Anche oggi si parla di queste cose lontano dall'Italia. Il Liechtenstein, con il principe Adamo II che riceve il presidente nel castello delle fiabe, sembra ancor più lontano dai veleni di casa nostra. Ma Cossiga fa di tutto per ricordarli. Ancora su Ustica: «Io non credo che i politici che si sono occupati del caso abbiano mentito. E' possibile invece che non siano riusciti a sapere».

Cossiga è poi ritornato sui concetti di patto unitario per le riforme istituzionali e di alternanza nel quadro politico. «Non c'è contraddizione, perché un patto unitario, un accordo il più ampio possibile, è necessario per stabilire le regole del gioco e l'alternanza è il modo di giocare in una vera democrazia, anche perché sono ormai venute meno le ragioni storiche della divisione. In questo senso, nessun partito è pregiudizialmente al governo o all'opposizione. E in questo modo si potrebbe affrontare anche il problema dei ladri, perché la corruzione si combatte anche con la trasparenza e con la possibilità di una sanzione politica dei responsabili».

Massimo Nava

Fanno più polvere le inchieste della Commissione stragi o le esternazioni di Francesco Cossiga? Il dubbio è legittimo a scorrere la raffica di commenti sollevata ieri dalle ultime dichiarazioni del presidente della Repubblica che, concludendo la sua visita nella Confederazione elvetica, se l'è presa con il senatore Libero Gualtieri e i parlamentari che tentano di sbrogliare l'intricata matassa del caso Ustica.

Al rimprovero di Cossiga, che accusa la commissione d'inchiesta di «confondere le idee al giudice Priore», il dc Luigi Granelli replica che «il presidente sbaglia sul conto di Gualtieri». E poiché il capo dello Stato aveva parlato del «rischio di polveroni... che rendono ancora più difficile l'opera della magistratura», Granelli sottolinea che «l'attenzione a non interferire nei compiti dei giudici è stata ed è massima» e che «dopo anni di tenace lavoro sta saltando un castello di bugie e un'indagine giudiziaria tendente a insabbiare tutto ha ripreso un corso rigoroso e ben diverso, con un nuovo giudice».

Distaccato e flemmatico, il presidente della Commissione stragi sostiene che le dichiarazioni di Cossiga «si commentano da sole», ma ci tiene a ribadire che nessuno ha ostacolato il lavoro del giudice Rosario Priore, il quale anzi «è stato consulente della Commissione per un anno e mezzo». «Continuiamo ad ascoltare presidenti e ministri in carica all'epoca dei fatti — ha detto —. Prima della fine della legislatura consegneremo la seconda relazione su Ustica».

Il senatore Gualtieri non si è comunque risparmiato il piacere di una piccola stoccata a Francesco Cossiga, nel rilevare come «si continua a sentire persone che dicono: "Ci hanno preso in giro, noi non sapevamo"» (Cossiga aveva detto testualmente: «Non so chi

mi ha fregato»). E Granelli rincara: «Non si può accusare un organo inquirente che fa il proprio dovere su mandato del Parlamento quando si riconosce di essere stati imbrogliati nella versione dei fatti».

Dal canto suo, il capo dello Stato ha rinnovato le accuse a Gualtieri dal Liechtenstein, dove ieri si trovava in visita, e ha trovato una «spalla» nei liberali che, per bocca del vicesegretario Antonio Patuelli, hanno chiesto le dimissioni di Gualtieri dalla presidenza della Commissione.

«Gualtieri è diventato controllore-controllato perché egli stesso ha rivelato che nel 1980 il Sismi fu interessato per distruggere i resti del Mig libico caduto sulla Sila», accusa la segreteria del Pli, osservando poi che «il medesimo senatore Gualtieri era, tra l'83 e l'87, presidente del Comitato di controllo sui servizi segreti», dei quali «difendeva a spada tratta l'operato».

Ieri, intanto, i produttori del film di Marco Risi «Il muro di gomma» — che ricostruisce la storia di Ustica dalla tragedia alle interminabili inchieste — hanno risposto alla querela per diffamazione aggravata intentata nei loro confronti dall'Associazione arma aeronautica. «La cosa non ci sorprende — commentano in una nota Mario e Vittorio Cecchi Gori e Maurizio Tedesco — perché nel nostro Paese purtroppo qualsiasi atto di coraggio finalizzato a far luce su vicende ancora avvolte nel mistero trova sempre chi, dichiarandosi assertore di superiori interessi della comunità, si ritiene legittimato a invocare giustizia riparatrice di pretesi torti».

I tre si sono detti quindi «certi che l'autorità giudiziaria competente saprà riconoscere il diritto a realizzare un'opera che possa contribuire alla ricerca di una verità finora negata».

R. I.

Genova: Priore e Salvi dal testimone oculare

GENOVA — «Una testimonianza interessante»: è il giudizio espresso dai magistrati che indagano sulla strage di Ustica a proposito dell'interrogatorio, l'altro ieri a Genova, di un pensionato dell'Ansaldo che il 26 giugno dell'80, un giorno prima dell'abbattimento del DC9 Itavia, avrebbe notato dalla Corsica (dov'era in vacanza) un'insolita intensa attività militare aerea e navale vicino alla sede di una base Nato.

Il pensionato genovese, che ai cronisti ha fornito il nome fittizio di Umberto Paterlini, ha consegnato al giudice istruttore Rosario Priore e al sostituto procuratore Giovanni Salvi documenti e fotografie scattate in Corsica. Le foto proverebbero il suo racconto. «Da un paio di Mirage al giorno — ha detto l'uomo — erano passati al decollo di due velivoli ogni quarto d'ora. Escludo fossero americani e italiani». La testimonianza potrebbe avallare l'ipotesi che il DC9 si sia trovato al centro di una misteriosa battaglia aerea.

Durante la trasferta genovese, Priore e Salvi — che ieri hanno fatto ritorno a Roma — hanno consultato anche 12 fascicoli del processo relativo al sequestro dell'Achille Lauro: i magistrati non si pronunciano sull'esistenza di eventuali collegamenti tra la strage di Ustica e l'azione del commando palestinese, ma lasciano intendere di essere interessati alle similitudini tecniche tra i due episodi.

La scadenza del 31 dicembre Ustica: molte prove rischiano il cestino Serve una proroga

di VITTORIO GREVI

Gli sviluppi, anche inediti, che si vanno registrando quasi ogni giorno nelle indagini per il disastro di Ustica, pongono con forza il problema della sorte che attenderebbe l'inchiesta affidata al giudice Priore se essa — come è assai probabile — non potesse esaurirsi entro il prossimo 31 dicembre.

Secondo il diritto transitorio vigente, infatti, entro questa data deve concludersi la fase istruttoria dei processi per i gravi reati (ivi compresa la strage), già in corso all'epoca dell'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale, e fin qui proseguiti in applicazione delle norme del vecchio codice. Qualora, per contro, tale termine non fosse rispettato, tutti gli atti del procedimento dovrebbero venire trasmessi dal giudice istruttore al pubblico ministero, il quale riprenderebbe a procedere osservando le norme del nuovo codice.

Se così avvenisse, tuttavia, molti degli atti istruttori compiuti negli anni trascorsi (con la sola eccezione degli esperimenti giudiziari, delle perizie e delle ricognizioni) perderebbero l'efficacia probatoria loro attribuita dalla legislazione abrogata, assumendo il valore di semplici atti di indagine preliminare, di per sé non utilizzabili come prova in dibattimento. Con la conseguenza che, in questa ipotesi, l'organo del pubblico ministero eventualmente incaricato della prosecuzione dell'inchiesta verrebbe a trovarsi in una situazione di gravissimo pregiudizio giuridico e pratico rispetto a quella in cui si trova oggi il giudice istruttore: ciò che non accadrebbe, invece, ove il medesimo giudi-

ce potesse proseguire serenamente la propria istruttoria in base alle norme del vecchio codice, senza esserne espropriato alla scadenza del 31 dicembre.

Inutile dire che una eventualità del genere deve essere assolutamente evitata. Essa infatti provocherebbe un tale scompenso nello svolgimento delle indagini, ed una tale perdita di peso probatorio degli atti finora compiuti (parecchi dei quali dovrebbero essere probabilmente ripetuti col nuovo rito), da determinare, in concreto, il definitivo affossamento dell'inchiesta per la strage di Ustica. Se è questo ciò che si vuole, basta non fare nulla, in attesa della scadenza di fine anno, ed il risultato fallimentare, è assicurato. Se, invece, come è doveroso, si vuole che l'inchiesta prosegua lungo la sua strada — già di per sé difficile e tortuosa — senza ulteriori intoppi procedurali, l'unica cosa da farsi è stabilire per legge una adeguata proroga del termine del 31 dicembre, naturalmente estesa a tutte le inchieste per strage o per altri gravi delitti di criminalità organizzata che si trovino in analoga situazione.

Il tempo stringe, ed è ormai giunto il momento di una specifica iniziativa legislativa che — raccogliendo i suggerimenti provenienti da varie parti, compresa la stessa commissione stragi — ponga l'autorità giudiziaria nella condizione di ricercare la verità sul caso Ustica al riparo dall'assillo di scadenze giugulatorie. Governo e Parlamento, ognuno per la sua parte, non possono non esprimere una precisa volontà politica di fronte ad una esigenza di chiarezza tanto ovvia ed indiscutibile.

Si profila un duro scontro sulla commissione stragi

Cossiga ora sfida Gualtieri

«Non mi lascio intimidire»

TORINO — Francesco Cossiga, intervenuto ieri a Torino alla cerimonia in onore di Luigi Einaudi, nel trentennale della morte, ha esternato ancora una volta sui temi più caldi, lanciando una dura sfida al presidente della commissione stragi, il repubblicano Gualtieri. «Non mi lascio intimidire da lui... Ci provi a chiamarmi in causa nell'inchiesta, ci provi... Non concederò alcuna proroga alla commissione», ha annunciato. È stata questa la sua replica al messaggio di Gualtieri che chiedeva ancora qualche tempo per poter portare a termine i lavori della commissione sul mistero di Ustica.

Il presidente della Repubblica ha avuto ancora parole pesanti sul giudice Casson e di solidarietà, invece, verso tre «gladiatori» che ha ricevuto ufficialmen-

te nel corso della sua visita. Ha avuto parole critiche anche sulla politica finanziaria.

Infine ha annunciato che per qualche giorno non esternerà più, dovendo andare in clinica per un disturbo alle corde vocali. «Ho la stessa malattia di avvocati e cantanti», ha chiarito, alludendo al male professionale, la cordite, che colpisce chi parla o canta molto.

Nella commissione stragi le parole di Cossiga hanno provocato fastidio e indignazione. Non è escluso che l'organismo parlamentare possa rivolgersi ai presidenti di Camera e Senato. «Sorpresa e amarezza» del dc Nicolò Lipari, «forte inquietudine» del capogruppo del Pds Quercini, il quale ricorda che la proroga dell'inchiesta sul perché le stragi sono rimaste impuniti è già stata approvata all'unanimità dal Senato.

E dopo l'affondo la Dc si divide in commissione stragi

ROMA — (r. r.) Indignazione e fastidio. Erano queste le sensazioni più diffuse ieri fra i membri della commissione parlamentare sulle stragi presa di mira da Francesco Cossiga.

Tutto lascia prevedere che dopo l'offensiva ripresa dal capo dello Stato con l'attacco a Libero Gualtieri il contrasto non terminerà presto. Le autorità alle quali i membri dell'organismo potrebbero rivolgersi sono, innanzitutto, i presidenti di Camera e Senato.

«Non commento mai il presidente della Repubblica», ha premesso Giorgio La Malfa, il segretario del Pri, lo stesso partito al quale Gualtieri appartiene.

«La questione — ha aggiunto — riguarda la commissione, perché non investe Gualtieri in quanto repubblicano. Dico semplicemente che polemiche fra organi dello Stato non aiutano. E sarebbe bene che non nascessero».

È evidente che La Malfa, a botte calda, ha preferito attenersi a una condotta diplomatica. Ma se dalla commissione si è fatto sentire anche un commissario demo-

cristiano favorevole al presidente, Manfredi Bosco, sono più le parole del demitiano Nicolò Lipari a rappresentare le reazioni della parte della Dc che un domani potrebbe schierarsi, magari su altri argomenti, contro Cossiga. «In due anni la commissione non ha concluso nulla», ha sostenuto Bosco, accusando Gualtieri di «protagonismo».

Lipari, presidente del Comitato per la verità su Ustica, oltreché senatore della commissione stragi, ha commentato invece che le dichiarazioni di Cossiga provocano «sorpresa e amarezza». La sorpresa perché anche Cossiga «ha riconosciuto che vi sono state attività di depistaggio» sul DC-9 abbattuto. L'amarezza «perché un improvviso blocco della commissione risulterebbe incomprensibile al cittadino comune».

Tuttavia anche Lipari mantiene l'amarezza entro certi limiti. «Nessuno in commissione, e tanto meno il presidente Gualtieri, ha mai ipotizzato una chiamata in causa di Cossiga, vittima anch'egli di coloro che hanno ope-

rato il depistaggio», ha affermato.

«Forte inquietudine» invece da parte di Giulio Quercini, capogruppo del Pds alla Camera, il quale ricorda: la legge che proroga l'inchiesta su perché non sono stati individuati i responsabili delle stragi è stata approvata all'unanimità da un ramo del Parlamento.

«L'intervento del capo dello Stato — ha osservato Quercini — si inserisce in modo del tutto anomalo nell'iter parlamentare in corso».

Sergio De Julio, commissario della Sinistra indipendente, ha sottolineato che Cossiga «sta esercitando una indebita pressione sulla Camera affinché non dia corso all'esame della proposta di legge».

Secondo De Julio è «grave che in qualche modo la Camera si sia fatta condizionare da questa pressione, giacché a distanza di venti giorni il provvedimento non risulta ancora iscritto all'ordine del giorno, il che significa che qualche "sponda parlamentare" Cossiga l'ha trovata».

A Torino per ricordare Einaudi, il presidente annuncia che non concederà proroghe all'indagine parlamentare

Ustica, Cossiga lancia il quanto

«Provi Gualtieri a mettermi sotto inchiesta». Forse arbitri Spadolini e Iotti

DAL NOSTRO INVIATO

TORINO — Luigi Einaudi non fu un presidente notaio; anzi fu «il primo ad affermare l'esistenza di un potere del Quirinale ben distinto da quello del governo e del parlamento». Francesco Cossiga, a Torino per ricordare la figura del suo grande predecessore, a 30 anni dalla scomparsa, ha invocato quella stessa linea di autonomia e di rigore, per fustigare governo, politici, giudici, senza risparmiare quanti altri insistono nel frugare dentro Gladio e simili misteri di Stato.

La più pesante delle sue esternazioni l'ha riservata ieri a Libero Gualtieri, presidente della commissione stragi. Non gli è piaciuto quanto ha dichiarato a un giornale, cioè che i parlamentari inquirenti si sono ben guardati dal chiamare in causa Cossiga; anzi, ha interpretato il messaggio addirittura come una sorta di minaccia. «Ci provi a farlo, ci provi — ha scandito le parole — a tirare in ballo il presidente della Repubblica davanti a una commissione d'inchiesta. Io non mi lascio intimidire da lui. Siete vicini alla frontiera — ha osservato rivolto ai giornalisti — e il giorno in cui un capo dello Stato si lasciasse intimidire da Gualtieri, fareste bene ad andarsene subito all'estero».

E ha annunciato che non ha alcuna intenzione di concedere la proroga richiesta, per portare a termine il suo lavoro su Ustica, dalla commissione stragi. «Rinvierò la legge al Parlamento e se dovessero riapprovarla

esaminerò di nuovo il testo per vedere se non ricorrano gli estremi del dovere di rifiuto assoluto di promulgazione. C'è sempre la Corte costituzionale che mi può giudicare per il conflitto.»

Sono poi arrivate le bacchettate in tema di politica finanziaria. Cita la lezione di Einaudi, il principio dei bilanci in pareggio e l'articolo 81 della Costituzione (obbligo di copertura delle leggi di spesa, motivo per cui proprio in queste ore ha bocciato un decreto sull'Iva per le calzature),

ha fatto riferimento ai paurosi deficit dei conti dello Stato: «Chiunque di noi usasse per le proprie spese i sistemi oggi in vigore finirebbe in galera. L'assegno a vuoto o post-datato — ha insistito — nella considerazione generale sono ancora reati, mentre per la novella scienza finanziaria diventano raffinati strumenti di governo».

I consensi sono stati molti, nel salone del Palazzo Reale, dove c'era «tutta Torino», il sindaco Zanone, l'amministratore della Fiat Romiti, il segretario del Pli, Altissimo, per accogliere Cossiga, giunto col vicepresidente della Camera, Biondi, e il ministro Sterpa. Tra il pubblico c'era anche Edgardo Sogno, capo partigiano, protagonista poi di altre avventurose vicende politiche, mentre in prima fila sedevano tre «gladiatori», Giorgio Mathieu, sua moglie Luciana Caffarati e Giuseppe Viroglio, arrivati da None, un vicino comune, su invito dello stesso presidente. «Sì, tutti e tre facevano parte di "Stay Behind" — ha

confermato Cossiga — e sia i due uomini sia la signora si sottoponevano a periodici addestramenti... Li ho conosciuti perché uno, amministratore comunale, si era dovuto dimettere, un altro aveva avuto fastidi di lavoro ed erano addolorati perché, come liberali e democratici, avevano creduto solo di servire il Paese. Sono onorato che siano qui. Stavo quasi per chiedergli scusa, dato che si erano fidati di uno Stato che, per alcune imprudenze e talvolta viltà della classe politica,

li ha abbandonati al linciaggio di parte della stampa, politici e di qualche magistrato.»

Nel botta e risposta coi giornalisti, il presidente si è detto abbastanza d'accordo col segretario del Pds, Achille Occhetto, quando definisce «riforma dimezzata» l'istituzione della Dia, cioè il nuovo organo di polizia, presentato come l'Fbi italiano, per combattere il potere criminale che controlla ormai tre regioni nel Sud. «Vi sarebbe da rivedere — ha convenuto — la struttura del-

l'autorità cui compete la lotta a mafia, camorra e criminalità organizzata in genere. Solo che la riforma intera, da me più volte auspicata, richiede tempi più lunghi, mentre c'era necessità di misure pronte anche per rispondere alla richiesta di creare una struttura investigativa europea contro la grande criminalità». E la nuova sentenza firmata dal presidente Carnevale che scarceri altri sei boss già condannati all'ergastolo? Risposta: «Diciamo intanto che la prima sezione della Corte è un organo collegiale, dove non c'è solo il presidente Carnevale. Finché non conoscerò gli atti, non posso comunque pronunciarmi nel merito. Non mi trovo d'accordo però con chi sollecita la sospensione delle garanzie costituzionali ai mafiosi: sarebbe come ammettere la sconfitta delle forze politiche di fronte all'offensiva del crimine».

Ancora un'esternazione sul primo colloquio di pace tra arabi e israeliani a Madrid: Cossiga ricorda il merito di Gorbaciov e di Bush, citandoli nell'ordine, per il fatto che finalmente siedano al tavolo delle trattative anche «i rappresentanti dei territori occupati», come ha ricordato che consideri i palestinesi. Infine ieri sera, all'Assoindustria locale, un invito agli imprenditori perché guardino al futuro chiudendo vecchie e nuove polemiche: «Vogliamo fermare il Paese — ha concluso — perché noi abbiamo preso soldi dagli USA e altri dall'URSS?».

Camillo Arcuri

«Sarebbe incredibile che tutto si fermasse proprio ora»
I parenti delle vittime di Ustica
 «L'inchiesta non va affossata»

BOLOGNA — (r.r.) La presidente dell'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica, Daria Bonfietti, in una dichiarazione diffusa ieri afferma che «oggi l'esigenza primaria (esigenza finora mai da nessuno negata) è che il giudice istruttore, dottor Priore, possa continuare le indagini». E poi aggiunge, con una nota di amarezza: «Sarebbe veramente incredibile che tutto si fermasse mentre è ancora in corso l'operazione di recupero dei resti del Dc9».

Daria Bonfietti afferma però di voler rimanere volontariamente «estranea ad ogni tipo di polemica, ma per rinnovare quell'impegno di giustizia e verità per il quale l'associazione si è sempre mossa» ritiene che debbano essere rimossi «tut-

ti gli ostacoli che impediscono all'azione giudiziaria di essere portata a compimento, soprattutto nel momento in cui essa mostra di incamminarsi sulla strada della verità». Secondo la presidente dell'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica «si deve sottolineare che quanto sta avvenendo a livello giudiziario deriva da responsabilità ben precise: sono gli stessi periti giudiziari che dichiarano che i primi quattro anni delle indagini sono stati sprecati senza costrutto; le operazioni di recupero, iniziate nell'87 su interessamento del Presidente della Repubblica, sono state condotte nel modo a tutti noto e comunque tale da rendere necessaria una nuova fase di recupero».

«Allo stato attuale —

prosegue Daria Bonfietti — le perizie sono tutte aperte perché, anche questa è una considerazione unanime, solo nell'ultimo periodo si è imboccata la strada dell'impegno e della serietà. Costringere perciò l'inchiesta entro i limiti del 31 dicembre 1991 vorrebbe dire colpevolmente mettere termine al lavoro, purtroppo intrapreso solo da poco, di chi si impegna per la ricerca della verità e porterebbe ad un "tale scopenso", ad una tale perdita di validità delle indagini fin qui eseguite, da portare al rischio di un definitivo affossamento dell'inchiesta per la strage di Ustica». Così conclude Daria Bonfietti: «Sarebbe un risultato fallimentare per l'intera democrazia del nostro paese, che io credo nessuno voglia».

USTICA

Vacilla la versione ufficiale sul Mig libico

di **Daria Lucca**

ROMA

Alla ripresa dei lavori d'inchiesta parlamentare sul caso Ustica, a fare acqua da tutte le parti è un capitolo collaterale, quello intitolato al Mig 23 libico scoperto su un costone della Sicilia la mattina del 18 luglio '80, tre settimane dopo la strage del Dc 9 Itavia. Non è un paradosso. In qualche modo, la commissione stragi sta ricalcando la scelta della magistratura, che considera la soluzione del giallo sul Mig la porta d'ingresso da cui accedere ai misteri di Ustica.

Nelle audizioni in commis-

sione, i generali dell'Aeronautica, Sandro Ferracuti e Cherubino Brancaleoni, hanno confermato alcuni dubbi sull'armamento del Mig. Brancaleoni, uno dei primi ad arrivare sul luogo dell'incidente, ha ammesso che il caccia libico era dotato di un cannoncino bicanna, recuperato soltanto quando il relitto venne rimosso. Ferracuti, presidente della commissione d'inchiesta italo-libica, ha lamentato che, quel cannoncino, «noi lo cercammo molto ma non lo trovammo». Ferracuti ha poi rivelato che la sua commissione era tenuta all'oscuro di alcuni fatti («Non si poteva farli sapere ai libici») e

che, proprio per questo, vennero svolte «altre inchieste parallele». Una delle indagini collaterali, ha spiegato il generale, venne diretta dall'allora capo del Sios, il servizio segreto d'arma, generale Zeno Tascio.

Ma il dettaglio più allarmante viene dal flight recorder del Mig sul quale, ha detto il commissario Sergio De Julio, sinistra indipendente, compaiono oltre 30 minuti di volo lineare, a pilota automatico innestato, senza alcuna variazione di rotta, di velocità e di quota. Inspiegabile persino su un aereo di linea a velocità di crociera. Su questo elemento è intervenuta, ieri, anche la presiden-

tessa dell'Associazione familiari delle vittime, preannunciando iniziative della parte civile nei prossimi giorni.

Scartabellando fra le migliaia di carte inviate alla commissione dall'Aeronautica, De Julio ha scovato anche un singolare «Notam», avviso ai naviganti, del 27 giugno '80 - giorno dell'incidente al Dc 9 - in cui si parla di «intensa attività aerea militare» nella zona al centro della Sicilia, a Nord e a Sud dell'isola. La durata di questa attività, secondo il Notam, andava «dall'alba al tramonto più 30 minuti», riguardava lo spazio aereo dai 10.000 piedi (3.000 metri) ai 37.000

(10.000 metri). La distanza dell'attività militare dal «punto dell'evento», come scrive l'Aeronautica, era di 76 miglia nautiche, 140 chilometri. Il Notam era predisposto dal Sios.

Il maggiore Andrea Del Zoppo, infine, ha raccontato che la sera dell'incidente di Ustica venne chiamato d'urgenza al radar di Marsala e che, in sua presenza, vennero estratti dal computer, subito, i dati registrati. Quella stampata non è mai giunta nelle mani della magistratura. Quanto all'esercitazione simulata, synadex, il programma di simulazione era stato preparato nello stesso centro radar.

La scatola nera svela le bugie sul Mig

Crolla la versione dell'Aeronautica, crescono i sospetti di collegamento con il Dc 9 di Ustica

di **Daria Lucca**

ROMA

E' bastato controllare il flight recorder del Mig 23 libico per scoprire, con l'ormai decennale ritardo, che la versione accreditata dall'Aeronautica a proposito dell'incidente ha un'aria terribilmente fasulla. Niente, in quella pellicola, quadra con le valutazioni della commissione italo-libica che, subito dopo il ritrovamento dell'aereo sulla Sila, il 18 luglio '80, stilò il verdetto conclusivo, accreditando la tesi di Tripoli secondo cui il pilota cadde sui monti calabresi per un malore mai precisato. E le conclusioni a cui sta arrivando il collegio dei periti incaricato dal giudice Priore lasciano intravedere pesanti effetti per quanti furono coinvolti nell'edificazione del castello di bugie.

La prima e plateale menzogna riguarda la velocità del

Mig. Viaggiava a una media di 900 Km l'ora, sentenziò la commissione. Invece, la sua media era di soli 600, e con quella velocità non sarebbe mai giunto nel punto dove venne trovato: si sarebbe schiantato in mare a 200 chilometri dalle coste italiane. I dati della scatola nera rivelano poi un elemento sconcertante. Tredici minuti dopo il decollo e dopo una serie di virate, viene registrato un «evento traumatico», qualcosa che danneggia il caccia. Nello stesso tempo, il Mig perde quota, precipita di 8.000 metri, rallenta e prosegue a bassissima velocità. Nei successivi 45 minuti, il flight recorder registra un volo lineare e piatto, i cui dati sono tanto monotoni da suggerire ai periti che la pellicola sia stata addirittura manipolata. Nonostante fosse inserito il pilota automatico, è infatti molto strano che un aereo viaggi senza registrare alcuna

oscillazione di rotta e di quota per un tempo così lungo.

Ma gli inquirenti, sulla base di questi elementi, ipotizzano anche qualcos'altro, e cioè che il Mig non sia decollato da una base libica. E allora, da dove sarebbe partito? Da un aeroporto che quantomeno gli abbia consentito - visto il carburante e la velocità - di raggiungere la Sila.

Non è tutto. I fori su alcuni rottami, sui pezzi di carlinga consegnati al giudice Priore qualche mese fa da un contadino calabrese, possono essere stati prodotti da un'arma da fuoco, ma possono essere anche l'effetto causato dalla testata di guerra di un missile.

Una grande attenzione è stata dedicata a un altro aspetto, quello umano. Chi era il pilota riverso accanto al caccia, il cui nome scritto in arabo sul casco non corrisponde a quello indicato da Tripoli nella richiesta

di restituzione del cadavere? Chi ben conosce le capacità libiche del tempo, dice che nell'80 i Top gun di Gheddafi pilotavano a stento gli Aermacchi. Gli stessi italiani arricchirono le proprie tasche insegnando ai libici a manovrare i Mig. Perdipiù, il 18 luglio era un venerdì, giorno di festa per i musulmani. Se non bastasse, era Ramadan, nono mese dell'anno islamico, che allora capitava di luglio e che prevede il totale digiuno diurno. Infine, gli esperti sostengono sia impossibile che un caccia decolli da una base nel deserto nordafricano alle 9,50 (la presunta ora di partenza). Il caldo e il sole lo vietano. Insomma, l'ora, il giorno e il mese sembrano i meno adatti per un volo d'addestramento, come è stato sostenuto dai libici e accettato dagli italiani.

Ultima, ma non meno importante, la conferma di un

episodio narrato dai due medici che effettuarono l'autopsia. Zurlo e Rondanelli avevano parlato di una convocazione dai carabinieri, dopo aver consegnato la seconda perizia - scomparsa - dove trovarono un «uomo in divisa bianca» che gli mostrò una polaroid del cadavere con tracce di sangue fresco. Questo, per convincerli che il pilota era morto da poco. Ebbene, il fantomatico uomo è stato identificato, era un ufficiale medico dell'Aeronautica. In questo modo, riacquista credibilità anche la loro insistenza sulla seconda perizia. Ma quei fogli, dove sono finiti?

Per saperlo, bisognerà ricostruire la vera storia del Mig 23 che, dopo queste recenti indagini, diventa sempre più contigua a quella di Ustica, strage aerea compiuta nei cieli italiani tre settimane prima che i rottami libici fossero annunciati al mondo.

Ustica: dal mare, un missile

*Il motore di un missile navale accanto ai resti del Dc 9.
Cauti gli inquirenti*

La notizia esce da Montecitorio. La scritta sul reperto indicherebbe uno Standard Rim, missile mare-aria in dotazione agli incrociatori Nato. E' con

ficcato sul fondale del Tirreno, nell'area dove vennero ripescati i motori del Dc 9 Itavia. Come mai sfuggì al primo recupero?

di Daria Lucca

ROMA

Era la tarda mattinata, quando l'onorevole Giuseppe Zamberletti, dc, corrente cossighiana, ha cominciato ad esultare in mezzo al Transatlantico, attirando l'attenzione dei giornalisti: «State attenti a domani, in commissione stragi. Ci saranno grandi novità sul caso Ustica, novità importantissime». Non c'era bisogno d'altro, nella cappa d'afa romana percorsa dalle tensioni sulle guerre della politica, per scatenare la curiosità. Così, poco più tardi la cosiddetta «velina rossa», distribuita quotidianamente a Montecitorio, accennava a un pezzo di missile trovato in mare.

Da quel momento, la notizia del ritrovamento di un reperto dall'evidente odore militare sui fondali del Tirreno, diventa la notizia del giorno. È vera?

Il primo fax che comunica la scoperta risale a giovedì scorso. L'annuncio viene dato nel corso di una riunione fra il collegio peritale e i giudici titolari dell'inchiesta sull'incidente del Dc 9 Itavia. Nel messaggio partito dalla nave inglese Valiant, il numero 178, si descrive il contenuto di una diapositiva. Il pezzo raffigurato è conficcato nel fango del fondale, è oblungo e termina con una specie di imbuto. E' stato fotografato esattamente nella zona dove, qualche anno fa, la società francese Ifremer recuperò i motori del Dc 9, parzialmente affondati a loro volta.

Sulla cima dell'imbuto, si leggono alcune scritte. Eccole, nell'ordine: «Expl...TEC (o JEC)...MK30...EA.CH...LOT». Questo, sulla prima riga. Poi: «A &... F (o A2F)...ME-CH...MX330». Che cosa vogliono dire, lettere e numeri?

La prima sigla che offre una traccia è quell'MK30. E' la denominazione del motore di uno Standard Rim, missile prodotto dall'americana Atlantic Research (le lettere EA.CH?), extended range, lungo raggio, missile in dotazione alle navi. E' un'arma superficie-aria, abbastanza potente. Il secondo indizio sono le lettere A2F, se questo è scritto sul rottame, che rivelano una sigla in uso presso gli americani per indicare il Terrier, altro missile navale, predecessore a tutti gli effetti dello Standard Rim. Per finire, c'è la dicitura MX 330, che individua il launcher, ovvero il sistema di lancio di cui un missile necessita. Da queste prime, approssimative, ricerche sulle scritte si può dunque sostenere con una relativa tranquillità che quel bizzarro reperto è un pezzo d'arma abbastanza nuovo da essere compatibile con l'incidente di Ustica (1980), a differenza del caccia tedesco risalente alla seconda guerra mondiale scoperto sui fondali del Tirreno.

Chi possedeva quel tipo di missile, all'epoca della strage? Ovviamente, il paese produttore. Lo Standard Rim e i Terrier erano montati sugli incrociatori della Us Navy, alcuni dei quali circolavano nelle acque intorno all'incidente di Ustica.

Che li avessero le navi italiane non è sicuro. Nell'80, gli incrociatori tricolori non montavano gli Standar, ma erano dotati dei loro predecessori. E' forse per questo che la Marina Militare, nel pomeriggio di ieri, si è affrettata a diramare una smentita a metà, affermando che gli incrociatori Caio Duilio,

Vittorio Veneto e Andrea Doria erano in porto rispettivamente a Taranto, La Spezia e Cagliari. Ma non ha accennato ai loro sistemi d'arma.

Tuttavia, resta la grande domanda. Quella, è l'arma del delitto? Qui, sta appunto la difficoltà. Mentre dai palazzi politici cominciava un tam tam quasi furioso che distribuiva all'esterno la certezza del collegamento fra la strage aerea e il reperto, inquirenti ed esperti hanno commentato l'avvenimento con maggior cautela. Primo, fra tutti, il giudice istruttore Rosario Priore: «Intanto mettiamolo nel sacco, poi vediamo». Ugualmente cauto, l'indipendente di sinistra Sergio De Julio, esponente della commissione stragi: «Bisogna evitare assolutamente di affrettare i giudizi. L'unico che si può avanzare, è che questo reperto di notevole importanza è stato rintracciato proprio nella zona in cui la ditta francese ha effettuato il 'suo' recupero. Quel frammento non è stato 'visto', così come non sono state viste moltissime altre parti che risultano ammonticchiate in fondo al mare». E persino l'Associazione dei familiari delle vittime ha commentato il fatto chiedendo che «non ve-

nissero tratti giudizi prima della conclusione del recupero».

La cautela di quanti sono più vicini all'inchiesta, è motivata in vario modo. Primo: c'è una probabilità su un milione che il motore del missile che colpì il Dc 9, piombato in mare immediatamente dopo l'esplosione, sia finito accanto ai motori dell'aereo, il quale ha planato per almeno cinque-sette minuti prima dell'impatto con l'acqua. D'altra parte, una proba-

bilità su un milione vale anche l'ipotesi contraria, e cioè che quel missile sia finito in altra occasione proprio vicino ai resti del Dc 9. Secondo: un missile sparato da una nave produce danni enormi. L'Airbus iraniano abbattuto dal Vincennes esplose letteralmente in aria. L'Itavia, come si è detto, continuò il suo volo, anche se verso il basso. Terzo, come mai l'Ifremer non vide il reperto che, a quanto viene detto, è ben chiaro sul fondale?

Insomma, una sorta di prudenza è d'obbligo, anche perché il gran vociare politico che è già scattato intorno alla diapositiva, rischia di far trascurare il complesso del lavoro di indagine compiuto in queste ultime settimane dalla magistratura. Priore, ad esempio, ha in programma una rogatoria in Grecia per accertare le modalità con cui venne accolto il pilota libico disertore atterrato a Creta nella primavera dell'80, pochi mesi prima che un Mig 23 si schiantasse sulla Calabria.

Un missile nessun assolto

■ DARIA LUCCA ■

Chissà se il generale Lamberto Bartolucci è ancora convinto che quella del missile sia un'ipotesi «troppo comoda», come sostenne in un'intervista di qualche tempo fa. Massimo responsabile dell'Aeronautica militare al tempo della strage di Ustica, Bartolucci ha sempre sostenuto senza mezzi termini il cedimento strutturale prima e la bomba poi, arrivando a coniare, per coloro che non si lasciavano convincere, l'accusa di «partito del missile». L'interesse per la sua opinione non è retorico, perché fu proprio Bartolucci, nello stesso contesto, a suggerire la strada che ora si apre ufficialmente grazie al ritrovamento di un reperto militare nella fossa del Tirreno, accanto ai resti del Dc 9 Itavia. Disse infatti il generale nell'intervista a *Famiglia cristiana* dell'89: «Ripeto, in zona non vi erano velivoli italiani o alleati, i controllori della difesa e del traffico aereo non riportarono traffico significativo, né mi risulta che ci fossero navi militari alleate o italiane, a meno che non si voglia pensare a una nave pirata mascherata». All'insistenza del giornalista, Bartolucci proseguì: «È solo un'ipotesi: nel Mediterraneo girano imbarcazioni non controllabili, sulle quali è semplice installare missili mare-aria. Intendiamoci, è un'ipotesi buttata là, ma non mi risulta che sia mai stata seguita».

Certo, non intendeva allora riferirsi a un ordigno tipo Standard Rim, come quello che sarebbe conficcato in fondo al mare, perché un cutter pirata non sarebbe in grado di lanciare un'arma di quelle dimensioni. Ma resta interessante che la sua curiosità fosse puntata verso un missile navale, nel periodo in cui tutti parlavano di missile aria-aria, lanciato da un caccia.

A onor del vero, Bartolucci non fu il solo né il primo a tirare in ballo questa pista. Ad esempio, il mensile *Volare*, nel numero del novembre '86, dedicando un ampio servizio alla vicenda Ustica, aveva inserito nelle pagine un riquadro dal titolo breve ma secco: «È stato un missile venuto dal mare». Qui, manca addirittura l'ombra del dubbio, la presentazione ipotetica. Il testo, poi, non spiega perché mai il Dc 9 sarebbe stato bersaglio di un ordigno navale. Descrive, in breve, il missile *Sea Sparrow* e aggiunge che può essere lanciato da «unità molto piccole». E conclude: «In questo ca-

so, comunque, non si potrebbe neppure partire da una registrazione radar, date la ridottissima superficie riflettente e l'elevata velocità del missile». Insomma, per scagionare l'arma aeronautica serve un missile superficie-aria, che sia però molto piccolo e sparabile da una barchetta, possibilmente mascherata da peschereccio.

Già, perché altrimenti le cose non cambiano di molto. Il lancio di un missile, da parte di una nave, non è innanzitutto così usuale. E ancora meno sono le occasioni in cui lo si spara in aria senza avergli dato un bersaglio. E qual è il bersaglio di un missile navale? Un aereo, ovviamente. O un piccolo radio-bersaglio o qualcosa di più grande. Nel primo caso, c'era un'esercitazione, nel secondo qualcosa di peggio. Tuttavia, entrambe le possibilità prevedono altre Armi, oltre alla Marina, quantomeno di supporto.

Il fatto è che molti elementi raccolti in precedenza non decadono affatto alla luce delle nuove scoperte, che tuttavia vanno confermate dal recupero e dalle analisi. Non cambiano di segno i dubbi di manomissione

sui nastri radar di Marsala, le mancate consegne dei tracciati radar di Poggio Ballone, la perplessità sulla distruzione dei registri del radar di Licola. Soprattutto, resta inspiegabile - se lo scenario escludesse ogni responsabilità aerea - la ragione per cui il maresciallo Loi tira fuori in «piano di volo Tripoli-Varsavia» non appena si viene a sapere che il suo collega, Luciano Carico, ha ammesso di essersi accorto che il Dc 9 era scomparso dallo schermo. Insomma, nemmeno un missile navale libera l'Aeronautica dalle critiche mosse ormai anche dalla commissione parlamentare d'inchiesta.

Anche perché resta da risolvere la vicenda del Mig 23 libico trovato sulle montagne della Sila la mattina del 18 luglio, tre settimane esatte dopo la strage di Ustica. La versione ufficiale fornita sull'incidente di quel caccia non convince i giudici. Tanto che Rosario Priore ha già in programma una rogatoria in Grecia, dove vuole informarsi bene su un episodio di defezione libica avvenuto qualche mese prima dei fatti italiani. Un Mig atterrò a Creta e il pilota chiese asilo politico. Chi si è incamerato il bottino di guerra e che fine ha fatto il pilota? Quello non era il primo né l'ultimo Mig di cui la *Us Air Force* si è impossessata negli anni. Che cosa se ne facevano gli americani, di tanti caccia fabbricati dai sovietici? A parte l'interesse per i prodotti del nemico, i Mig venivano usati per alcune esercitazioni molto realistiche di battaglia aerea, come quelle del mitico *Top Gun*. Sono un ottimo allenamento per i piloti a stelle e strisce, che si possono così addestrare a combattere contro le vere potenzialità dell'avversario. Per questo, il capitolo del Mig precipitato in Calabria è ancora sotto gli occhi degli inquirenti.

*Il missile navale
piaceva
all'ex generale
Bartolucci.
Ma l'Aeronautica
è ancora
sotto inchiesta*

Irresponsabili di stato

■ SERGIO DE JULIO ■

Giugno 1980: un aereo con 81 persone a bordo è abbattuto. A distanza di undici anni nessuno ha pagato per la tragedia, nemmeno un aviare semplice. È tutto ciò compatibile con uno Stato democratico,

con uno Stato di diritto? Proviamo ad immaginare una riscrittura della storia. Cade un aereo civile e tutti pensano ad un cedimento strutturale. Ma, dopo pochi giorni, il generale Rana, presidente del Registro Aeronautico Italiano (Rai), ritiene di possedere elementi sufficienti ad ipotizzare che l'aereo sia stato abbattuto da un missile e si premura di avvertire il Ministro dei trasporti. Il Ministro dei trasporti trasferisce immediatamente

l'informazione al Ministro per la difesa. Quest'ultimo, avvertito dal Capo di Stato Maggiore della Difesa che l'ufficiale responsabile del soccorso aereo, fin dal giorno successivo al disastro, si era reso conto che il Dc9 Itavia era stato coinvolto da un'esplosione, si precipita dal Presidente del Consiglio per metterlo doverosamente al corrente.

La questione è di estrema gravità. Il Presidente del Consiglio riflette un paio di ore quindi convoca con urgenza il Ministro della difesa e si esprime pressapoco così: «Entro una settimana voglio sapere esattamente che cosa è successo la sera del 27 giugno; in caso negativo, ovviamente, mi aspetto le tue dimissioni».

Il Ministro della difesa si mette alacremente al lavoro. Convoca il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e il direttore del Sismi richiamandoli alle loro responsabilità. Dopo tre giorni il Ministro ritorna dal Presidente del Consiglio con un rapporto circostanziato contenente anche le decisioni adottate: il comandante del centro radar di Marsala è agli arresti perché la sera del 27 giugno aveva autorizzato un festino nella sala operativa; due avieri del centro radar di Siracusa sono agli arresti perché quella stessa sera giocavano a battaglia navale anziché osservare gli schermi radar; il comandante del centro radar di Licola è stato ammonito perché, nonostante gli opportuni solleciti, non aveva provveduto a pagare la bolletta Enel, per cui il radar era oscurato. Resosi conto che per alcune ore della sera del 27 giugno una parte importante del fronte

Sud era stata priva di copertura radar, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica si è dimesso; i servizi segreti, d'altra parte, non hanno nessuna informazione. Il Ministro della difesa, consapevole della perdurante inaffidabilità dei servizi, da un lato propone la revoca del mandato al Direttore, dall'altro, per non sottrarsi alle sue responsabilità, presenta le dimissioni, che il Presidente del Consiglio accetta. (Nota per il lettore. Ministro dei trasporti: Rino Formica. Ministro della difesa: Lelio Lagorio. Presidente del Consiglio: Francesco Cossiga. Capo di Stato Maggiore Aeronautica: Lamberto Bartolucci. Direttore del Sismi: Giuseppe Santovito).

Fantapolitica? Per il costume italiano direi proprio di sì. La politica italiana sembra aver del tutto abolito il principio di responsabilità. Come siano andate in realtà le cose i lettori lo sanno bene. Il Ministro della difesa ritenne «fantasiose» le informazioni del Ministro dei trasporti e non ne informò il Presidente del Consiglio (sarà poi vero?) e, pur giudicando inaffidabili i servizi segreti (ma lo ammetterà soltanto nel 1989 alla Commissione stragi), non adottò nessun serio provvedimento. Al contrario, il generale Santucci, all'epoca addetto militare a Washington, ha inventa-

il manifesto
domenica 14 luglio 1991

to un viaggio del generale Rana negli Usa, cercando di insinuare che lo stesso Rana avrebbe potuto manipolare il nastro delle registrazioni del radar di Ciampino, uno fra i pochi elementi di prova della presenza di aerei militari vicino al Dc9 Itavia. Presidente del Consiglio (Nota per il lettore: Arnaldo Forlani) e Ministro della difesa rimangono inerti anche quando la commissione d'indagine tecno-amministrativa accertava, pochi mesi dopo, che il Dc 9 era caduto a causa di un'esplosione. Giudice istruttore e pubblico ministero hanno omesso indagini, sequestri, assunzione di testimonianze, dando tempo ai testimoni di dimenticare e alle prove di essere distrutte o inquinate. L'Aeronautica ha distrutto documenti importanti ed ha cercato di pilotare la direzione delle indagini. I servizi segreti hanno agito come sempre. Il risultato è che oggi, a 11 anni di distanza, soltanto alcuni avieri sono indiziati di reato. Ministri, vertici militari, responsabili dei servizi, magistrati, fortunatamente non più titolari delle indagini, hanno tranquillamente continuato le proprie carriere.

L'attenzione dei politici si accende periodicamente soltanto quando qualche notizia riporta in prima pagina la tragedia di Ustica. È ciò che è avvenuto in questi giorni. La scoperta di un probabile relitto di un missile ha eccitato tutti. Alcuni (e tra costoro anche chi poneva ancora in dubbio la tesi del missile) hanno frettolosamente sposato l'ipotesi che ad abbattere il Dc 9 fosse stato un missile superficie-aria, sparato da una nave, perché ciò scagionava l'Aeronautica. Come se l'ipotesi di un missile superficie-aria scagionasse davvero l'Aeronautica. Contro quale bersaglio sarebbe stato lanciato quel missile? E perché questo bersaglio non è stato visto dalla difesa aerea?

Il centro dell'attenzione è in questi giorni concentrato anche sull'affidamento nel 1987 del recupero del relitto alla francese Ifremer e sulle modalità con le quali il recupero fu effettuato. Innanzitutto perché si dovette aspettare sette anni per decidere il recupero? Co-

me mai il giudice istruttore ignorava che quella decisione competeva a lui soltanto? Come mai per quattro anni Presidenti del Consiglio, Ministri dei trasporti, del tesoro e del bilancio si sono palleggiati un disegno di legge del tutto inutile sul recupero? Come mai fu deciso l'affidamento a una società sospettata di essere collegata con i servizi segreti francesi?

Ma una importante novità di questi giorni è anche quella che il fronte dell'omertà si sta in qualche modo incrinando. L'Ifremer non sostiene più, come non avrebbe mai potuto sostenere, di aver recuperato il 70% del relitto. Oggi comincia a dire che qualcuno (Bucarelli?) le avrebbe dato disposizioni di non completare il recupero. Non dice più che l'*engine militaire* era una boa recuperata, ma che qualcuno le aveva detto di non recuperarla. Ma dovrà anche dire in Commissione stragi perché mai massacrò il relitto del Dc 9 la cui fusoliera, al momento del ritrovamento, appariva integra e con la scritta Itavia perfettamente leggibile. La Commissione stragi avrà modo di verificare tutta la catena di responsabilità interrogando anche gli ausiliari della Tecnospacec, il presidente del collegio peritale e i magistrati.

Resta il fatto che il Parlamento, a parte l'attività della Commissione stragi, è inerte. Eppure in Parlamento giace da nove mesi una prima relazione sulla tragedia di Ustica. Tutti i gruppi politici si lamentano che l'argomento non venga iscritto all'ordine del giorno né della Camera né del Senato. Ma non mi risulta che qualche gruppo parlamentare, tranne quello della Sinistra Indipendente della Camera, abbia presentato alcuna mozione. Se davvero ci fosse il consenso di tutti i gruppi, l'iscrizione all'ordine del giorno non troverebbe alcun ostacolo. Speriamo che, almeno a partire dal Parlamento, la volontà di fare chiarezza si manifesti, al di là dei comunicati stampa di singoli deputati, in un dibattito parlamentare e in decisioni conseguenti che riaffermino un latitante principio di responsabilità.

Riappare la scatola nera

Ustica, il giudice ordina l'immediato recupero dei pezzi sospetti

Al Csm la gestione della precedente inchiesta giudiziaria? La perizia sul radar di Ciampino conferma l'attendibilità dei tracciati in cui compare un caccia. L'Aeronautica rientra nella vicenda

di **Daria Lucca**

ROMA

E così, undici anni dopo l'incidente, quattro dopo il recupero, il fango del Tirreno restituisce la scatola nera del Dc 9 Itavia. A quanto pare, il *flight data recorder* che tutti inseguivano è sempre stato là, mezzo affondato mezzo nascosto da altri relitti, proprio nella zona dove recentemente è stato individuato l'oggetto sospetto, un potenziale pezzo di missile navale, e dove nell'87 vennero identificati i motori del jet.

L'annuncio ha accorciato i tempi del nuovo recupero, inizialmente previsti per la fine di

luglio. Precipitatosi a Napoli, dove nel frattempo era rientrata la Valiant, la nave oceanografica della società inglese Wimpol, il giudice istruttore Rosario Priore ha già ordinato che fossero interrotte le operazioni di rilevamento. Inquirenti e tecnici hanno predisposto l'inizio del recupero, che fra mercoledì e giovedì dovrà portare in superficie la scatola nera e il pezzo misterioso. Nel frattempo, si stanno comparando i numeri di serie del *flight recorder* scoperto con quelli del Dc 9 Bologna-Palermo precipitato il 27 giugno 1980, per stabilire definitivamente se si tratta della scatola nera giusta.

Che cosa potrà dire, il registratore dei dati di volo? Dipende. Il voice recorder ha già dimostrato che l'aereo fu coinvolto in un trauma violento. Alla fine di una regolare conversazione in cabina di pilotaggio, il nastro si interrompe infatti bruscamente, con il rumore dell'impianto elettrico generale che si spegne, non prima di aver lasciato l'indelebile traccia dell'ultima parola pronunciata, «Gua...», tranciata a metà dall'avvenimento che provocò la tragedia. Adesso, il *flight recorder* servirà, come minimo, a confermare le supposizioni precedenti. Con un po' di fortuna, poi, potrebbero aggiungere elementi utili alla soluzione del mistero.

La soluzione sembra avvicinarsi non solo per il materiale fotografato a 3.500 metri di profondità, se è vero che il giudice intende trarre le conseguenze anche da altre analisi compiute in questi mesi. Particolare attenzione viene prestata, ad esempio, al controllo effettuato sui nastri radar di

Ciampino, dove compaiono tre «plot» sospetti accanto al Dc 9. Interpretati persino dagli americani come la traccia di un altro aereo, quei segnali sono stati più volte svalutati, da parte dell'Aeronautica, perché ai confini della portata radar dell'antenna che li registrò. Adesso, ulteriori studi avrebbero dimostrato una volta per tutte che il radar di Ciampino quella sera funzionava benissimo ed era in grado di captare segnali anche al margine della sua portata. Dunque, la presenza di un caccia vicino all'aereo civile, sarebbe confermata. E allora l'Aeronautica dovrà spiegare come mai non lo registrarono i radar militari.

Ma le recenti scoperte hanno ormai aperto un filone collaterale, nella storia di depistaggi, lungaggini, inefficienze, dimenticanze che questa vicenda ha collezionato. Lè voci che si alzano a chiedere un'indagine amministrativa sulla gestione giudiziaria sono sempre più numerose. Dopo Gualtieri, presidente della commis-

sione stragi, ieri è stata la volta del radicale Roberto Ciccio-messere, del democratico di sinistra Francesco Macis e del missino Rastrelli. Tutti hanno chiesto che il ministro della giustizia e il Csm accertino la conduzione della precedente inchiesta giudiziaria.

Dall'esame dei registri acquisiti in commissione, in aggiunta, Ciccio-messere ha tratto la convinzione che «i responsabili di questi comportamenti gravissimi, sia sul piano penale che disciplinare, possono essere nell'ordine le società incaricate del primo recupero, i periti o il giudice Bucarelli». Quali sono i comportamenti a cui si accenna? Basta scorrere il brogliaccio giornaliero delle comunicazioni fra il sommergibile Nautile e la nave Nadir dell'Ifremer, comparandoli con il diario di lavoro della Tecnospacec, la società genovese i cui tecnici vennero chiamati in supporto ai periti giudiziari.

Il 3 giugno 1987, il sottomarino annuncia: «Siamo sopra un missile-ordigno militare (engi-

ne militaire, ndr) come quello dell'altro giorno». Il 14 giugno, la Tecnospacec annota che «durante la fase di recupero si stacca il reattore e resta agganciata solo la parte che lo collega alla fusoliera». Due giorni più tardi, durante il recupero della carlinga c'è un nuovo incidente tecnico e il pezzo ricasca sul fondo. Il 20 giugno, è ancora la Tecnospacec a segnalare: «Rimasto incocciato su una cima un pezzo della cabina di pilotaggio». Il 27, peraltro anniversario dell'incidente, nel recupero della fusoliera centrale la rete si sgancia e si adagia sul fondo. Anche questa operazione fallisce.

Un episodio curioso, è avvenuto ai primi di maggio. Il 5, la Tecnospacec annota che «durante la fase di recupero della Ligne Gf si rompe un cavo del filette causando la caduta verso il fondo (o il non sollevamento) del relitto di fusoliera. Ma quel giorno, nei brogliacci Ifremer, non viene registrato nulla, perché si passa direttamente dal 4 al 6 maggio.

I giudici a caccia di portaerei

«Traffico militare americano» nel mare di Ustica. Si recupera la scatola nera

Il movimento di caccia «americani», in mezzo al mare, venne visto da un ufficiale del radar di Ciampino. Il maresciallo del soccorso aereo lo comunicò a Martinafranca.

di Daria Lucca
ROMA

Una portaerei americana si aggirava nelle acque del Tirreno la sera del 27 giugno 1980, e le tracce dei suoi caccia in decollo e in atterraggio li in mezzo al mare sono state viste. E' la pista che i giudici stanno battendo, in attesa di recuperare dai fondali la scatola nera del Dc 9 Itavia e i tre «ordigni militari» recentemente scoperti. Per ora, i magistrati hanno incamerato una serie di testimonianze che confermano questa ipotesi e riaprono in grande stile il capitolo sulla distruzione, la manomissione, l'occultamento delle prove in tutta la vicenda.

Il teste speciale, come nel colpo di scena provocato da Luciano Carico, è di nuovo un maresciallo. Roberto Bruschina, quella sera, era in servizio al R.S.C. di Roma, il soccorso aereo di sede a Ciampino: «Stavo coordinando la partenza degli elicotteri del soccorso quando si spalancò la porta della sala radio. Era un ufficiale del controllo radar di Ciampino. Mi disse: 'Avverti subito Martinafranca che nella zona dell'incidente c'è un cospicuo traffico di aerei militari americani e chiedigli se dobbiamo telefonare all'ambasciata americana'. Io chiamai Martinafranca sulla linea diretta, e li informai».

Il maresciallo Bruschina, oggi in congedo, ricorda questo episodio con molta precisione. E, allo stesso modo, lo ha ripetuto al giudice Rosario Priore, a

metà dello scorso giugno, nei cui uffici è stato convocato ben tre volte. La segnalazione era stata registrata a Martinafranca, coordinamento dei soccorsi e delle attività operative. Scritta in stampatello maiuscolo, sul registro, annotata l'ora d'arrivo: le 22,27. Ovvero, un'ora e mezzo dopo l'incidente al Dc 9. Ma c'è di più. La prova della telefonata era contenuta nel nastro delle conversazioni Ciampino-Martinafranca, sequestrato subito dopo il disastro ed evidentemente, come tanti altri documenti, dimenticati nel cassetto dai precedenti titolari dell'inchiesta.

La richiesta a Bruschina, veniva dal fatto che «l'ufficiale era preoccupato di eventuali interferenze o incidenti fra gli elicotteri del soccorso e quegli aerei», spiega ora il maresciallo. Che cosa replicarono, da Martinafranca? «Guardi, i telefoni squillavano in continuazione, eravamo sotto pressione anche per il precedente incidente di un aereo da turismo all'Elba. Non ricordo quale fu la risposta di Martinafranca e non so se l'ambasciata americana fu avvertita e da chi». Ma perché mai, scomodare i diplomatici, non bastava chiamare il comando della Sesta Flotta a Gaeta? «Forse volevano contattare l'attaché militare, che magari sapeva qualcosa. Anche perché, quelli della Sesta Flotta, quando erano in operazione, non ci avvertivano mai. Nemmeno degli incidenti ai loro aerei». Era una prassi normale. allertare l'ambasciata? «Che io sappia, era la prima volta». Scusi, maresciallo, ma

come facevano dal controllo di Ciampino a sapere del «cospicuo» traffico militare? «Forse li avranno visti sul radar. D'altra parte, se ci sono le tracce di aerei che appaiono e scompaiono in mare, non può che esserci una portaerei». Ce le hanno gli

americani, ma non solo. «Sì, ce le hanno anche i francesi». Del radar di Ciampino, però, si è sempre detto che non riusciva ad arrivare fino alla zona di Ustica. «Ciampino, no. Ma a Ciampino arrivano le informazioni degli altri centri radar militari e nella stessa sala operativa c'era il reparto della Difesa aerea che era collegato con Siracusa, Marsala...». E Licola? «Sì, Licola. Se uno voleva sapere qualcosa sulla Difesa aerea, si spostava di qualche metro e glielo andava a chiedere a voce». Un'ultima cosa: perché la commissione dell'Aeronautica non l'ha sentita, nell'89, quando fece l'inchiesta interna? «Ma, forse non mi hanno trovato. Comunque, bisogna chiederlo a loro».

Fin qui, il racconto di Bruschina. I giudici hanno identificato l'ufficiale che spalancò la porta, così bene informato sul traffico militare post-incidente? Sembra di sì, visto che nelle ultime settimane ha preso corpo l'ipotesi che una portaerei navigasse in quella zona. Ma quale bandiera batteva, l'aircarrier fantasma? I francesi, hanno «ufficiosamente» dichiarato che la Clemenceau era in rada a Tolone dalla mattina del 27 giugno, la Foch in esercitazione nel tratto di mare antistante.

Gli americani, più volte interpellati, hanno sempre detto che la Saratoga era ancorata in rada a Napoli. Dai dati della capitaneria di porto, risulta che la nave è entrata alle 8 di mattina del 23 giugno ed è risalpa alla 7 del 25 luglio. Un ormeggio ben singolare, visto che l'allora presidente Usa, Jimmy

Carter, rimase al vertice dei grandi, a Venezia, fino al 24; poi volò a Belgrado il 25 e il giorno successivo si recò in Portogallo, da dove ripartì diretto a casa. Possibile che il presidente sia stato lasciato senza adeguata copertura così a lungo? In realtà, in molti sospettano che una seconda portaerei fosse in navigazione mentre la Saratoga riposava. E i sospetti si sono appuntati sulla Forrestal. Presente nel Mediterraneo nel marzo di quell'anno, dopo aver partecipato a un'esercitazione la Forrestal si ancora a Palermo il 15 dello stesso mese. Poi, un buco nero. A Greenpeace, che ne chiedeva gli spostamenti, è stato consegnato un rapporto che definisce *classified*, segreti, i movimenti di tutta l'estate. Mentre sono stati comunicati gli spostamenti delle altre portaerei richieste. Da giorni, infine, interpellato telefonicamente a Washington il portavoce della Us Navy si trincerò dietro un laconico «stiamo cercando quell'informazione».

Stanotte, intanto, l'inglese Wimpol darà il via alle operazioni di recupero della scatola nera fotografata pochi giorni fa. Che sia quella del Dc 9 è molto probabile. Gli inquirenti stanno comparando i numeri di matricola. I tre ordigni militari, saranno ripescati al turno successivo. A fine settimana, poi, sono previste le audizioni dei tecnici e dei responsabili Ifremer, incaricati del primo recupero.

il manifesto
venerdì 19 luglio 1991

Dopo 11 anni, la scatola nera

Ustica, recuperata in fondo al mare la parte fondamentale del Dc 9

di Marina Della Croce

NAPOLI

E' stata recuperata ieri pomeriggio poco prima delle 19 la scatola nera individuata dai tecnici della società inglese Winpol nei pressi dei rottami del Dc 9 Itavia adagiati sui fondali del Mar Tirreno al largo di Ustica. Il referto, dove sono registrati gli ultimi istanti di volo dell'aereo abbattuto da un missile la notte del 27 giugno 1980, lunedì stesso verrà consegnato ad un centro specializzato di Londra che in poche ore sarà già in grado di decifrarne il contenuto.

Si chiama scatola nera ma in realtà l'involucro dello strumento, a forma di parallelepipedo, è di color rosa, con la scritta «flight data recorder» su tre lati. Un lato è deformato e fortemente incrostato. A riportarla in superficie dopo 11 anni è stato il braccio meccanico di un robot calato in mare con il batiscafo *Magellan* da bordo della nave *Valiant*.

L'imbarcazione con a bordo

I tecnici della società inglese Winpol hanno riportato a galla ieri sera la scatola nera del Dc 9 precipitato a Ustica 11 anni fa. Lunedì sarà spedita a Londra dove verrà decifrata in poche ore.

il sostituto procuratore che conduce l'inchiesta sulla sciagura, Rosario Priore, dopo il rinvio dell'altro ieri è partita nella nottata di mercoledì. Alle 6,35 di ieri si sono mosse invece le tre motovedette della Guardia di finanza con a bordo, fra gli altri, il pubblico ministero Salvi, i componenti della commissione peritale internazionale, gli avvocati di parte civile e numerosi giornalisti. Dopo un tentativo di recupero andato a vuoto l'operazione ha preso il via verso le 14,30, quando il batiscafo ha toccato il fondo.

Poco dopo il robot si è stabilizzato sul fondale marino e ha dato il via, con gli schermi di

bordo, alla ricerca del «flight data recorder». Non è mancato un piccolo colpo di scena quando ad un certo punto il cestello che conteneva l'involucro si è incrinato su un lato e si è temuto il peggio. Tempo tre quarti d'ora e la situazione tornava però alla normalità. Sono occorse poi altre due ore prima che l'operazione si concludesse. Il riaffiorare in superficie del *Magellan* è stato accolto dalle grida di entusiasmo dei tecnici a bordo della *Valiant*. Un momento atteso da 11 anni.

Perché così tanto? Se lo chiedono in molti: il giudice Priore, gli avvocati di parte civile che tutelano gli interessi delle 81

vittime dell'incidente, e i membri della commissione stragi che indaga sulla vicenda. Questa mattina, proprio presso la commissione parlamentare di palazzo S. Macuto, verranno ascoltati i rappresentanti della ditta francese *Ifremer* che nel maggio del 1988 portò a termine, dopo circa un anno, il suo recupero. Un recupero estremamente parziale. Non fu riportata alla luce infatti né la scatola nera ripescata ieri, né quel cilindro metallico fotografato nei giorni scorsi dalla *Winpol* nei pressi del Dc 9 e che si ipotizza possa essere una parte di un missile Standard. I commissari cercheranno di scoprire se quella omissione fu frutto di incompetenza o dolo.

Sulla *Ifremer* pesa infatti il sospetto di un suo legame con i servizi segreti francesi (una delle nazioni che potrebbero avere responsabilità nella sciagura), come sostenuto dall'allora capo del Sismi, ammiraglio Martini, in una informativa al ministero della difesa del giugno 1987.

Ustica, quel che sa la scatola nera

■ **DARIA LUCCA** ■

Il *flight data recorder* del Dc 9 Itavia è al sicuro in un rifugio segreto e superprotetto. La scatola nera sarà consegnata lunedì mattina ai due periti incaricati di trasferirla a Londra, nei laboratori dell'Accident Investigation Branch (Aib), dove verrà aperta ed esaminata. Raggiunta la certezza della sua identità grazie al numero di matricola del magazine, 100598, la scatola arriverà a Londra insieme ai professori Antonio Castellani e Carlo Casarosa. Il primo è l'incaricato del giudice a bordo della Valiant, il perito che nelle scorse settimane ha controllato le ricerche sottomarine compiute dalla Eastport International, la ditta americana responsabile delle operazioni. Il secondo, docente all'Università di Pisa, è l'esperto di meccanica del volo. Il magistrato gli ha chiesto non solo di seguire ogni momento della decodificazione, ma di stendere un vero e proprio verbale delle diverse operazioni.

Il *flight recorder* contiene un nastro metallico, capace di registrare fino a 300 ore di navigazione, grazie a un punzone che annota sette parametri. I più importanti sono la prua dell'aereo che stabilisce la rotta, la velocità, la quota, il tempo e il fattore di carico. L'ultimo potrebbe essere utile per stabilire che cosa successe. Il fattore di carico potrebbe indicare eventuali virate o impennate del Dc 9 subito dopo l'incidente. Secondo la peri-

zia Blasi, dopo l'esplosione l'aereo si alzò di 2000 piedi (700 metri) prima di ricadere in balia dei venti. Il tempo a disposizione, nella registrazione della scatola, è tuttavia pochissimo, meno di due secondi. Per l'esattezza, il tempo utile in cui il punzone potrebbe segnalare qualcosa è un secondo e sei decimi, e cioè quel che è trascorso fra la voce del pilota che dice «Gua...» e l'interruzione della corrente che dovrebbe aver spento anche il *flight recorder*.

In attesa delle risposte, che si avranno in una settimana, Priore sembra interessato anche ad accertare se davvero venne recuperato, a suo tempo, un pezzo di fusoliera con la scritta «Itavia» e dove sia scomparso.

Nel frattempo, il portavoce della Us Navy a Washington ha smentito che la portaerei Forrestal navigasse nel Mediterraneo in quel periodo. Per tutto il mese di giugno è stata ancorata nel porto di Jacksonville, Florida, partita dal Mediterraneo l'8 maggio. Apparentemente, la Forrestal diventa insospettabile.

Dalle pagine di *Panorama*, infine, l'onorevole Giuseppe Zamberletti, esponente della commissione stragi, lancia ufficialmente una nuova pista per la strage di Bologna. Il 2 agosto 1980, ricorda Zamberletti, non esplose soltanto la stazione. In un palazzo de La Valletta, la delegazione italiana discusse con i maltesi il nuovo accordo di cooperazione fra i due paesi. Che cosa lega i due fatti? Le ire di Gheddafi, che si vedeva sfuggire il controllo dell'isola e che aveva già mandato messaggi di disapprovazione. Di uno, ricorda Zamberletti, era stato tramite lo stesso Giulio Andreotti, al tempo presidente della commissione esteri della camera e grande estimatore del colonnello di Tripoli: «Andreotti mi suggerì di rivedere tutta la questione. I libici, spiegò, sono molto irritati. Considerano l'accordo come un gesto molto ostile nei loro confronti. Si rischia di compromettere le relazioni fra i due paesi. Anche il generale Santovito, capo del Sismi, volle esprimermi la sua perplessità». Insomma, il sospetto di Zamberletti è che la strage porti una firma libica. Ma lui stesso nega ogni collegamento con la strage di Ustica: «Non c'era alcuna ragione di depistare, allora si parlava solo di cedimento strutturale». Forse, è un diniego affrettato. Chissà quanto doveva essere arrabbiato Gheddafi se, oltre alla firma dell'accordo con Malta, nei cieli italiani qualcuno aveva tentato di farlo fuori un mese prima...

USTICA

Gli ultimi buchi della scatola nera

Il «flight recorder» si interrompe senza informazioni. Ma segnala un impatto violento

di **Daria Lucca**

ROMA

Il messaggio meccanico che la scatola nera del Dc 9 Itavia registrò la sera del 27 giugno 1980 si conoscerà definitivamente soltanto nei prossimi giorni. Per ora, il nastro metallico che il *flight recorder* ha custodito per undici anni in fondo al Mar Tirreno è immerso in una soluzione chimica che dovrebbe ripulirlo dalle incrostazioni sedimentate con la lunga permanenza in acqua. Ma dal primo esame compiuto le speranze non sono molte.

Alla presenza dei periti giudiziari italiani, il sottile metallo del nastro è stato osservato con un microscopio a 25 ingrandimenti e il risultato non ha portato grandi novità. A quanto pare, il punzone d'acciaio che incide ogni manovra

dell'aereo non ha fatto in tempo a segnalare quanto è successo alle 20, 59 primi e 57 secondi di quella faticosa sera. Tutto ciò che si è riusciti a notare è che, dopo quell'istante, i buchi prodotti dal punzone sono più grandi del normale e mostrano segni insoliti. Questo, nello spazio dell'ultimo centimetro che corrisponde, grosso modo, agli istanti finali della registrazione. Le analisi dell'Accident investigation branch, tuttavia, non sono finite. Il nastro sarà riletto con un microscopio a 50 ingrandimenti, per accertare senza ombra di dubbio che le cose stiano esattamente così. Infine, i periti dovranno confrontare le informazioni contenute nel *flight recorder* con quelle del *voice recorder*, recuperato fin dall'88.

Il nastro ripescato una settimana fa è praticamente inte-

gro. Dei cinque parametri necessari a stabilire le condizioni e le manovre del volo, uno soltanto è leggermente danneggiato. Si tratta del marcatore di rotta, non indispensabile per gli accertamenti.

Il problema non è dunque lo stato di conservazione della scatola nera. Piuttosto, della mancata registrazione dei dati di volo dopo il momento dell'incidente. Né l'indicatore del volo orizzontale, che registra due battute al secondo, né quello dell'assetto (sei battute al secondo), né quello della quota (due battute) sarebbero riusciti a segnalare nulla. Resta il parametro del tempo. Qui, un confronto è ancora possibile perché servirebbe a datare perlomeno l'attimo in cui il *flight recorder* ha smesso di funzionare. Il tempo a disposizione è minimo. Secondo i periti, i dati

essenziali per cercare la causa del disastro sono condensati in quel secondo e sei decimi che trascorre fra la registrazione della parola monca, «Gua...», pronunciata da uno dei piloti, e l'interruzione del circuito elettrico centrale che ha spento il *voice recorder*. E' molto poco. In ogni caso, potrebbe essere un altro piccolo tassello sulla faticosa strada alla ricerca dei fatti. Anche perché, secondo le indiscrezioni, le interruzioni nelle due scatole corrispondono. Quantomeno a riprova che l'avvenimento deflagrante è stato di notevole potenza. Per di più, i dati precedenti segnalano un volo regolare e tranquillo. La definitiva conferma, se mai ce ne fosse stato bisogno, che il Dc 9 non è stato vittima di un'avaria.

I periti italiani volati nella capitale anglosassone con la

scatola destinata ai laboratori della Aib, sono nel frattempo rientrati a Roma, portando al giudice istruttore Rosario Priore il verbale della prima seduta dei lavori. Antonio Castellani e Carlo Casarosa, erano accompagnati anche da due periti di parte, uno per i familiari delle vittime e uno per i 23 militari dell'Aeronautica indiziati di reato. Per ora, un secondo viaggio a Londra non è stato programmato. Il giudice potrebbe farsi mandare i risultati finali direttamente a Roma.

Non è inusuale che il *flight data recorder* sia di scarso aiuto nelle indagini su un disastro aereo. Anzi, nella storia dell'incidentistica dell'aria è stato raramente decisivo per l'accertamento delle cause. Anche per questo, il giudice Priore aveva già ordinato una nuova perizia sul *voice recorder*.

USTICA

Il giudice parte alla ricerca del pezzo scomparso

di Daria Lucca

ROMA

Non tutti i misteri di Ustica sono irrisolvibili. Ce n'è uno, di cui si sta occupando in questi giorni il giudice istruttore Rosario Priore, che potrebbe chiarirsi entro oggi. Il pezzo di fusoliera che era stato dato per scomparso, infatti, sarebbe all'improvviso riapparso. Perlomeno, è quanto si deduce dall'improvvisa e segreta partenza del magistrato che, accompagnato dal pm Giovanni Salvi, è decollato ieri pomeriggio da Fiumicino. Direzione, ufficialmente sconosciuta. Ma con tutta probabilità gli inquirenti sono atterrati all'aeroporto di Napoli, dove i reperti del Dc 9 Itavia recuperati dall'Ifremer qualche anno fa erano stati custoditi finché lo stesso Priore ne aveva ordinato il trasferimento a Pratica di Mare.

La questione era stata sollevata durante l'audizione dei responsabili della società francese davanti alla commissione stragi. L'ingegnere Jean Roux ricordava il recupero di un pezzo lungo una dozzina di metri, secondo lui un'ala dell'aereo, con la scritta rossa «Itavia». Ma, secondo i commissari, si trattava invece di un relitto proveniente dalla carlinga. Il giallo sarà forse risolto in tempi brevi, anche se andrà spiegato come mai il reperto non sia negli hangar di Pratica di Mare.

Le indagini sugli avvenimenti del 27 giugno '80, non trascurano tuttavia il filone collaterale del Mig libico, trovato sulla Sila tre settimane più tardi. L'appunto su quello strano incidente, sequestrato dalla procura di Roma negli archivi del Sismi in una cartella

senza intestazioni, è oggetto di indagini anche dai magistrati militari padovani. Il foglio, firmato dall'allora colonnello Paolo Inzerilli, responsabile della VII divisione (Gladio), reca la data del 28 luglio '80. E comunica al direttore del servizio che un ufficiale di marina operante nella rete *stay behind*, quattro giorni prima, durante un incontro multilaterale a Parigi, ha raccolto le confidenze di un collega francese, ufficiale dell'Aeronautica nonché membro dello Sdece. Questi, gli avrebbe rivelato che il 18 luglio una stazione radio dell'Armée de l'air aveva captato un messaggio in lingua russa proveniente forse da Tripoli, che parlava del Mig, apparentemente diretto a Malta. Nello stesso appunto del Sismi, si ricordava che quel giorno un G222 del servizio segreto avrebbe dovuto atterrare a La Valletta, ma che la missione era stata disdetta dai maltesi.

Strana coincidenza, soprattutto dopo le rivelazioni di Giuseppe Zamberletti, secondo cui i libici erano molto arrabbiati per gli accordi in discussione, proprio in quel periodo, fra Italia e Malta. Zamberletti, fra l'altro, ricordava che gli italiani avrebbero dovuto fornire ai maltesi un nuovo radar. Inzerilli, interrogato da Priore, accenna a un carico di quel genere per l'aereo del Sismi il cui volo venne cancellato. In qualche modo, l'appunto sembra indicare una ragione per la presenza del Mig. Che i libici volessero mandare un pesante segnale, magari fermando violentemente il trasporto di materiale? Uno scenario simile è stato indicato, da qualcuno, anche per la sera di Ustica.

quotidiano comunista

il manifesto

Anno XXI n. 206

Sped. post. gr. 1/70%

mercoledì 11 settembre 1991

Una strage di bugie

Ustica, sotto inchiesta anche tre ufficiali e un generale

Depistarono le indagini sulla strage di 11 anni fa

Comunicazione giudiziaria al generale Giorgio Santucci, con l'ipotesi di una calunnia consumata nell'89. A riprova che il depistaggio non è mai finito. Coinvolto anche il radar di Ciampino

di **Daria Lucca**

Sei comunicazioni giudiziarie, con l'ipotesi di reato di calunnia, falsa testimonianza o favoreggiamento sono state emesse fra maggio e luglio dal nuovo pool di giudici dell'inchiesta di Ustica. Una al generale Giorgio Santucci, coman-

dante della seconda regione aerea, che avrebbe calunniato nell'89 un collega morto, colpevole di avere indicato in un missile la causa dell'incidente al Dc 9 Itavia. Se depistaggio c'è stato, l'ombra si allunga fino ai nostri giorni.

Gli altri indagati sono il maggiore Antonio Trombetta

e il capitano Porfirio Massari. Erano i superiori del maresciallo Roberto Bruschina, che ricorda perfettamente di essere stato informato sul «cospicuo traffico militare americano in zona». Loro, invece, non ricordano nulla. I giudici hanno ordinato una perizia calligrafica, sospettando addirit-

ta la manomissione delle firme sotto ai rapporti.

Sotto inchiesta anche un colonnello del Sismi di Milano, Giorgio Parisi, un carabinieri, Roberto Zuliani, e un presunto ex legionario, Guglielmo Sinigaglia.

a pagina 8

Le calunnie dell'Aeronautica

Ustica, comunicazione giudiziaria a un generale e altri ufficiali

Primi provvedimenti del nuovo pool di giudici. Le comunicazioni sono sei, una per il generale Giorgio Santucci, comandante della seconda regione aerea. Indagati gli ufficiali del radar di Ciampino.

di **Daria Lucca**

ROMA

Un generale dell'Aeronautica, un colonnello del Sismi, un maggiore dell'Aeronautica, un capitano della stessa arma, un carabiniere, un ex soldato della Legione straniera: quel che lega in un comune destino sei persone tanto composite è una comunicazione giudiziaria. Il provvedimento, firmato dal giudice istruttore Rosario Priore nell'ambito dell'inchiesta sulla strage di Ustica, è il loro solo *trait d'union*, visto che tutto il resto le differenzia. Diverse sono le date di emissione, diversi i reati per cui il giudice

indaga. E, soprattutto, diversi gli scenari in cui i reati sarebbero maturati.

Per dovere di grado, si comincia dal generale, Giorgio Santucci. Addetto militare a Washington quando il Dc 9 Italia precipitò in mare, Santucci è sotto indagine per calunnia. Ma la bugia non sarebbe stata consumata allora. Molto probabilmente, la ragione del provvedimento va cercata in tempi ben più recenti. Santucci è oggi comandante della seconda regione aerea, una carica operativa di grande peso negli organigrammi militari. E quella stessa carica ricopriva nell'aprile '89 quando, senza esserne

richiesto, testimoniò nel corso dell'inchiesta dell'Aeronautica ordinata dal capo di stato maggiore, Pisano.

Santucci raccontò di un viaggio compiuto in Usa, nell'estate '80, dall'allora presidente del Registro aeronautico italiano, Saverio Rana. Questi, disse Santucci, arrivò con la «pizza» di un nastro radar, la mostrò agli esperti americani, che però non vi trovarono alcuna traccia significativa. Perché mai Santucci avrebbe dovuto rievocare l'episodio? Perché Rana era l'ufficiale che, subito dopo l'incidente, aveva informato il ministro dei trasporti Rino Formica, lasciandogli intendere che il Dc 9 era stato abbattuto da un missile. Dunque, la testimonianza di Santucci, esternata quando ormai Rana era morto da tempo, annullava le informazioni ricevute da Formica, per di più screditando la fonte, che si aggirava negli Stati Uniti con materiale di prova sottoposto a sequestro giudiziario. Ma la famiglia di Rana è passata al con-

trattacco. Si è costituita parte civile e avrebbe portato al giudice sufficienti indizi (il passaporto con le date di entrata e uscita negli Usa, testimonianze varie) da convincerlo a ribaltare la situazione.

Una seconda aerea di reati, per così dire, riguarda gli altri ufficiali dell'Aeronautica. Il maggiore Antonio Trombetta e il capitano Porfirio Massari, la sera del 27 giugno '80, erano rispettivamente il responsabile del Sar (Search and rescue), il soccorso aereo, di Roma Ciampino e il comandante del controllo radar dello stesso centro. La loro posizione si è aggravata dopo la testimonianza del maresciallo Roberto Bruschina che ha ricordato davanti ai giudici di aver telefonato, un'ora e mezzo dopo l'incidente, al coordinamento di Martinafranca, per avvertirlo della presenza «di un cospicuo traffico militare americano in zona». In aggiunta, suggeriva di chiamare l'ambasciata americana.

Che cosa ne sa, il maggiore Trombetta, che era il superiore

di Bruschina? Niente, sostiene. Nega tutto, a quanto pare. A luglio, il maggiore è stato interrogato per due giorni di seguito. Alla fine di una seconda, «travagliata e infernale» giornata, come la definisce il suo attuale legale Giovanni Falbo, i giudici gli hanno consigliato di nominarsi un avvocato. La comunicazione giudiziaria, che ipotizza la falsa testimonianza, è collegata alla perizia calligrafica ordinata da Priore e dai pm, Roselli e Salvi. Il dubbio è che la firma in fondo alle carte sequestrate a Ciampino non sia quella di Trombetta. In altre parole, che non sia autentica: «I giudici hanno già chiesto al comando dell'Aeronautica - spiega l'avvocato Falbo - di fornire gli originali delle firme di Trombetta, per metterle a confronto. Devo dedurre che il risultato non è stato positivo». Insomma, qualcun'altro ha firmato il rapporto al posto di Trombetta? Per Porfirio Massari, l'ipotesi di reato è la stessa. Lui era il responsabile della sala operativa di Ciampino. E il

maresciallo Bruschina sostiene che le informazioni sul traffico militare americano venivano dal centro radar.

Le ultime tre comunicazioni riguardano il colonnello Giorgio Parisi, direttore del distaccamento Sismi di Milano, il carabiniere Roberto Zuliani e un ex legionario, Guglielmo Sinigaglia. I tre sono uniti da questa ambigua figura, che per un paio di anni ha girato redazioni e uffici vari. La sua era una storia complessa, che ipotizzava uno scenario internazionale intorno al Dc 9, vittima innocente. I magistrati, lo scorso anno, lo hanno interrogato per quattro giorni consecutivi. Hanno cercato riscontri, acquisito atti e testimoni. Alla fine, lo scorso maggio, hanno emesso il provvedimento per calunnia nei suoi confronti, ma anche per gli altri due. A Parisi, hanno sequestrato materiale intestato al legionario, mentre Zuliani avrebbe raccolto la deposizione di Sinigaglia e non l'avrebbe inviata a Roma per la parte riguardante Ustica.

Ustica, chi cercò subito il relitto?

Tre vecchi ordigni lanciati a messaggi intorno ai rottami del Dc 9. Sono Usa

di **Daria Lucca**

ROMA

Si chiamano Sus, Signal underwater sound, sono boe antisommersibile di profondità, modello MK 64 prodotto dall'americana Sippican, non sono più state fabbricate né impiegate dopo l'inizio del 1982 e, nonostante il loro innocuo aspetto, nella vicenda di Ustica rischiano di provocare più danni del falso missile per il quale erano state scambiate. Questa è, almeno, l'opinione degli inquirenti dopo che gli addetti al recupero ne hanno ripescato un ulteriore esemplare. Adesso, le boe collezionate sono addirittura tre, visto che due erano già state trovate a luglio.

Tutte, erano confiscate sul fondale del Mar Tirreno proprio fra i relitti del Dc 9 Itavia. Si dà il caso che i Sus vengano utilizzati per localizzare i sottomarini nemici, ma che i loro sofisticati meccanismi di ascolto subacqueo possano tranquillamente segnalare qualsiasi presenza metallica sul fondo.

Sono tre le boe antisommersibile trovate accanto ai reperti dell'aereo. Fabbricate dagli Usa, non sono più in uso dall'82. Qualcuno ha tentato di localizzare il relitto subito dopo l'incidente?

Dunque, il primo sospetto è fossero servite appunto i resti del Dc 9. La stessa Ifremer, la società francese incaricata del primo recupero, aveva lanciato in acqua congegni simili. Le tre boe trovate sono quelle? No, per la semplice ragione che nell'86, quando la Ifremer cominciò le sue ricerche, non erano più usate, sorpassate da tecnologie molto più moderne.

Il secondo sospetto è allora che siano state sganciate fra l'80 e l'81, quasi a ridosso dell'incidente. La terza, è una domanda: qualcuno ha localizzato il relitto del Dc 9 prima del recupero ufficiale? Non c'è alcuna prova, a conforto di que-

sto interrogativo. Resta il fatto che quelle boe non erano in dotazione alla marina italiana, né a quella francese. A quanto pare, le impiegava solo il paese produttore, gli Stati Uniti.

Ma, si obietterà, in quegli anni era fattibile un'immersione a 3.500 metri di profondità? Sì, lo era. Di certo per la marina americana che, secondo il Jane's vantava navi oceanografiche e unità di salvataggio munite di batiscafi capaci di scendere a 3.000, 5.000 e persino 10.000 metri. Del resto, non era stato l'ex sottosegretario Giuliano Amato a parlare di «fotografie scattate al relitto» prima del recupero? Delle foto, disse

Amato alla commissione stragi, gli aveva accennato il giudice Vittorio Bucarelli, allora titolare dell'inchiesta. E ad Amato, era stato il direttore del Sismi a segnalare un'iniziale disponibilità della Us Navy - disponibilità poi ritirata - a un'operazione di individuazione e rilevamento sul relitto.

Adesso, le tre boe sono diventate un tassello nella ricostruzione sui fatti che la sera del 27 giugno '80 hanno provocato la morte di 81 persone e che, oggi, i giudici Priore, Rosselli e Salvi stanno percorrendo a ritroso. Sono partiti da un'annotazione registrata un'ora e mezzo dopo l'incidente e, per verificarla, hanno scoperto una falla nella versione militare ufficiale che, piano piano, si sta allargando come una voragine. «Traffico militare americano in zona», segnala alle 22,27 un maresciallo del soccorso di Ciampino. Da quel momento in avanti scatta una frenetica allerta le cui tracce sono rimaste impresse nei nastri registrati delle telefonate in

partenza dal centro operativo di Martinafranca.

Allo stesso tempo, i giudici fanno tesoro dell'ulteriore perizia a cui è stato sottoposto il nastro radar di Ciampino. E' quello in cui compare un caccia a fianco del Dc 9, che gli attraversa la rotta e che sembra scampare al disastro provocato dal missile. I tracciati di Ciampino sono stati per anni dimenticati, nonostante la prima analisi risalga alla fine del 1980. Rivalutati dai periti di Bucarelli, sono stati contestati dall'Aeronautica sulla base di una controperizia affidata alla Selenia, società costruttrice di una delle due antenne radar di Ciampino, ma anche committente delle forze armate. Adesso, i periti di Priore li hanno nuovamente riabilitati: quella sera il radar funzionava benissimo. Non solo, ma si comincia a ipotizzare che gli aerei intorno al Dc 9 fossero due. Uno a fianco, e un secondo che tentava di nascondere la sua presenza ai radar (o al missile) facendosi scudo del jet civile.

Mig in anteprima per la Cia

Ustica, i resti dell'aereo libico esaminati in anticipo da agenti Usa

il manifesto
1980

di Daria Lucca

ROMA

Il generale Zeno Tascio e quattro tecnici americani messi a disposizione direttamente dalla stazione Cia di Roma avrebbero visionato il Mig libico, sui monti della Sila, prima del 18 luglio. Questo è il senso delle rivelazioni emerse ieri sera, nella trasmissione di Rai Tre condotta da Corrado Augias.

Il racconto dei fatti che collegano l'ex capo del Sios Aeronautica ai servizi segreti americani è stato fatto da Claudio Gatti, corrispondente de L'Europeo da New York. Il capitolo intitolato al Mig libico era già stato trattato nel libro *Rimanga fra noi*, dello stesso autore, storia dei rapporti segreti italo-americani nei 40 anni di guerra fredda. Ma ieri sono stati svelati nuovi dettagli. Eccoli.

Nell'estate '80, al capo stazione Cia di Roma arriva una telefonata diretta. All'altro capo ci sarebbe Zeno Tascio che informa velocemente Clarridge della caduta di un Mig in Calabria. La fonte? Un ex agente della Company che Gatti ha incontrato durante l'inchiesta giornalistica. Tascio offre alla Cia la possibilità di andare a vedere il relitto, bypassando il Sismi e la Us Air Force: «In cambio, vuole una copia del rapporto che gli americani stenderanno». Clarridge accetta. E tratta la questione come una vicenda di pura *intelligence*, senza informare né l'addetto militare dell'ambasciata di Via Veneto, Richard Bianchino, né il suo assistente, Dick Coe. La telefonata di Tascio, sarebbe arrivata prima che la notizia fosse resa pubblica. In effetti, il 18 luglio i giornali erano in sciopero, ma il ritrovamento del Mig compare sui quotidiani del 20, mentre la preparazione del viaggio in Calabria, con gli americani, richiede più tempo.

Presi gli ultimi accordi, scarponi da montagna inclusi, il gruppo parte in aereo, atterra in un aeroporto «civile e militare», viene preso in consegna da un maresciallo e portato sul luogo dell'incidente. Là, non c'è nulla tranne il relitto del Mig: non ci sono carabinieri, né soldati di pattuglia. Non c'è nemmeno il cadavere del pilota. Gli americani studiano i re-

Il generale Tascio, ex capo del Sios, permise alla Cia di esaminare in anticipo i resti del mig libico caduto sulla Sila. La rivelazione a «telefono giallo». Il generale Nardini invita a «serrare i ranghi»

perti per un giorno, si annotano il numero di matricola, e ripartono. Più tardi, Clarridge riceverà il rapporto finale: «Di nessun interesse per noi», è la sentenza. Una copia di quel rapporto sarebbe stata mandata a Tascio, in mantenimento della promessa.

Che cosa dimostra che il viaggio è stato compiuto davvero prima del 18 luglio, data del ritrovamento ufficiale? La fonte di Gatti sostiene che le procedure interne della Cia avrebbero impedito che un solo agente fosse mandato in una zona dove poteva rischiare di essere identificato, notato e magari fotografato da qualche

reporter.

E' dunque una deduzione, ma sufficiente a obbligare i giudici a verificare la traccia. Del resto, i chiarimenti potrebbero venire dal famoso rapporto redatto dagli esperti americani e mai messo a disposizione degli inquirenti italiani. Tascio ne avrebbe una copia. Di certo, ce n'è un'altra negli archivi della Us Air Force, che l'aveva acquisita, ma in base alle leggi americane sulla divulgazione dei documenti segreti, può consegnarla soltanto dietro richiesta ufficiale del governo italiano. Poi, si potrà soddisfare la legittima curiosità sul fatto che Tascio abbia atti-

vato proprio la Cia e sul motivo che ha spinto la Cia a occuparsi di un Mig tanto ordinario.

Intanto l'accertata presenza di due aerei vicini al Dc 9 Itavia la sera del 27 giugno 1980, circostanza sempre negata dall'aeronautica militare, ha suscitato la reazione del generale Stelio Nardini, capo di stato maggiore dell'aeronautica. Nardini ha parlato ieri di «momenti molti difficili e prove molto dure» per l'arma e ha invitato i suoi soldati a «serrare i ranghi». «Io credo fermamente» ha detto Nardini, «che sia necessario, proprio nei momenti più tristi, prendere forza dalla coscienza del dovere compiuto e che sia utile porsi dei perché e cercare di avere delle risposte: vi sono dei momenti nei quali bisogna serrare i ranghi e capire che non è più il tempo della ragione ma quello della fede».

Il generale ha poi concluso affermando che l'aeronautica rende una «testimonianza di fede e di ordine» da inviare «agli ignavi, ai distratti e ai dis-sacratori».

USTICA

«C'è una portaerei?» Le conversazioni del centro di soccorso

Roma soccorso, 22,22: «Pronto, qui è il soccorso di Ciampino».

Martinafranca soccorso: «Sono Marzulli...»

Roma: «Sono Bruschina».

Martinafranca: «Ah Bruschina, dimmi bello».

Roma: «Sempre cose tristi che ci accomunano...».

Martinafranca: «Eh...»

Roma: «Senti un po', qui è venuto il...un...un ufficiale del...».

Martinafranca: «dtavia...»

Roma: «Dell'Acc...del controllo» (Acc è la sigla che indica il controllo radar di Ciampino).

Martinafranca: «Ah, sì...»

Roma: «E ha detto che...se volete, lui può mettersi in contatto tramite l'ambasciata americana...».

Martinafranca: «Sì».

Roma: «E...siccome c'era traffico americano in zona molto intenso in quel periodo...».

Martinafranca: «Sì».

Roma: «Eh può attingere notizie attraverso quella fon-

te...quella via...».

Martinafranca: «E come...nella zona dove c'era...del Dc 9?».

Roma: «Sì».

Martinafranca: «Ho capito...un attimo che adesso...ma c'entra qualche portaerei?».

Roma: «E...questo non me l'ha detto...si suppone, no?»

Martinafranca: «Ah sì, ho capito...adesso parliamo con...».

(l'ultima parola potrebbe essere il nome di una persona. ndr)...vediamo cosa dice lui».

Roma: «Mi chiamate».

Martinafranca: «Ti chiamiamo noi subito...».

Roma: «Va bene, ciao»

Dopo la telefonata, il maresciallo Pietro Marzulli scrive l'annotazione sul suo registro, in stampatello maiuscolo. Sarà l'unica traccia scritta che rimarrà, di questa storia. Finché il giudice istruttore Rosario Priore convoca il maresciallo Roberto Bruschina e scopre le telefonate dimenticate.

USTICA

Gli uomini-radar: «Due aerei americani in volo da Sigonella»

Roma, ore 20,35: «Catania, senti il NAVY che fa?».

Catania: «E' decollato proprio in questo momento ai '35».

21,39 - Roma: «Allora io ci ho due traffici, l'Ati 314...E poi ci ho il Navy 61206 per Catania».

Catania: «Quello di prima».

Roma: «Allora senti, il Navy te lo do a 150 rilascia il contatto Reggio Calabria».

Il radar di Ciampino parla anche con Lamezia.

Roma, ore 21,30: «Lamezia, senti il Navy è con te?».

Lamezia: «Sì, sì, ma questo qua non sta atterrando, sta facendo le prove...passaggi».

Roma: «Ho capito».

Lamezia: «Farà un altro avvicinamento poi andrà via...».

Roma, 21,37: «Allora autorizzato, inserimento Caraffa, livello 1-5-0, destinazione Sigonella via Reggio. Catania».

Il secondo aereo americano compare di nuovo nei colloqui fra Ciampino e Catania. Il tutto

si svolge poco dopo l'incidente di Ustica.

Catania, 21,31: «Ci ho JM 169».

Roma: «Non ce l'ho, non ce l'ho».

Roma, 21,32: «Qual è il piano mancante?»

Catania: «E' un...39, da Sigonella per LETO, Lima Eco Tango Oscar...» (la sigla della base americana di Torrejon, ndr).

Catania: «Dice Juliet Mike 169 che non accetta la rotta Reggio, Bianca 26, cosa succede se non accetta?».

Roma: «E rimane al suolo perché abbiamo un Itavia che ancora non è atterrata a Palermo e non sappiamo dove sta».

Pochi minuti dopo Roma dà la clearance all'aereo, cioè l'autorizzazione e la rotta

Roma: «Allora Juliet-Mike 169 lo autorizzi a Torrejon via Bianca 20, Delta Whisky 23, sale e mantiene, gli dai inizialmente 280. gli fai fare il Libra 260 più».

ROMA — Ecco altri stralci di conversazioni telefoniche tra i vari centri radar, avvenute la notte della strage di Ustica. Conversazioni che confermano lo stato di agitazione per quello che nessuno degli operatori dell'Aeronautica considera come un normale incidente ma che, al contrario, fa crescere i sospetti verso una doppia direzione: a) un possibile coinvolgimento di aerei militari sconosciuti; b) la presenza di almeno un altro aereo nelle immediate vicinanze del DC9 Itavia.

Ore 21.30 (conversazione tra Ciampino e Martina Franca):

«Ho capito, va bene, d'accordo, ho messo che sia Itavia».

«Perché i nostri dati l'abbiamo avuti dalla Difesa, senti...».

«Da chi l'avete avuto?».

«Dalla Difesa, perché hanno telefonato alla Difesa...».

Ore 22.11 (conversazione tra Martina Franca e Licola):

«Eh, c'è il capitano Patroni Griffi».

«Sono io».

«Ah, sono il maresciallo

«In quella zona c'erano due traffici»

Di Mico, senta...».

«Mi dica».

«Eh, in quel... grosso modo a distanza di poco tempo...».

«Sì».

«In quella zona c'erano due traffici» (due aerei).

«Sì».

«Noi vi manderemo per telescrivente le battute di tutti e due i traffici».

Ore 23.46 (conversazione tra Martina Franca e Licola):

«Eh, sono il maresciallo Di Mico».

«Capitano Patroni Griffi, mi dica».

«Senta, le dico una notizia così».

«Sì».

«Che penso non abbia nessun valore, i carabinieri di Pozzuoli...».

«Sì».

«Hanno visto... hanno avuto notizia che un velivolo al largo di Ponza veniva verso di noi, poi non l'hanno visto più, le ripeto la notizia nuda e cruda così come me l'hanno data i nostri carabinieri».

«E a che ora questo?».

«Questo sarebbe successo alle otto e trentasette Alfa (le 20.37, ventuno minuti prima della strage), ma non ci dovremmo trovare».

Ore 00.22 (conversazione tra Martina Franca e un centro radar):

«L'Alfa Juliet 421 che ci sta plottando cos'è?».

«Glielo dico subito... comunque questo...».

Henry Charlie 141 è un militare, eh!».

«Charlie 141».

«Sì».

«Ok, è un vizio di baffone, perciò... ok».

Ore 01.05 (conversazione tra Martina Franca e un centro radar):

«Scusate, abbiamo ricevuto il plottaggio dell'Alfa Golf 266» (il DC9).

«Sì».

«Eh, il plottaggio delle altre due tracce l'avete mandato, di quelle friendly (amiche)?».

«Uhe, pronto?».

«Sì».

«Guarda che non è un plottaggio solo».

«Eh».

«Sono due».

«Eh! Dico, uno l'abbiamo ricevuto».

«No, stanno tutte e due insieme, sullo stesso messaggio».

Aerei americani su Ustica

Due aerei e una portaerei Usa: ne parlano gli uomini radar

Due aerei della Marina americana decollati da Sigonella. Uno vola in tondo sulla Calabria nell'ora dell'incidente. L'altro corre a Torrejon, base americana in Spagna, dopo l'incidente. Crolla la versione Usa: «Non c'erano navi o aerei nella zona di Ustica il giorno dell'incidente»

di **Daria Lucca**

ROMA

Il radar di Ciampino allerta il soccorso. Il soccorso mette in allarme la base centrale di Martina Franca. Dalla Puglia partono decine di telefonate di ricerca frenetica. Che cosa cercavano, gli uomini dell'Aeronautica, dopo che il Dc 9 Itavia si era inabissato a Ustica colpito da un missile aria-aria? La risposta viene da un maresciallo, Roberto Bruschina, in una telefonata che per undici anni ha dormito nei cassetti del tribunale e che è stata scoperta qualche mese fa: «Ma c'entra qualche portaerei?», chiede infatti il maresciallo al telefono. La portaerei è americana, nei sospetti dei militari italiani. Di certo sono Us Navy i due aerei che compaiono nelle conversazioni fra gli uomini radar di Roma Ciampino, Catania e Lamezia. E questi ultimi sono la grande novità scoperta dai giudici Priore, Roselli e Salvi.

I due aerei, negati ufficialmente nelle risposte governative americane, sono militari senza ombra di dubbio. Li smascherano le stesse sigle. Il primo (Navy 61206) decolla da Sigonella prima dell'incidente al Dc 9 Itavia e per quasi due ore sorvola la Calabria, passando e ripassando sopra Catanzaro. Qual è la sua missione? Gira in tondo apparentemente in atterraggio perenne. Provava la procedura per atterrare a Lamezia, aeroporto alternato a quello catanese? La spiegazione dovrà fornirla la marina americana, ma certo è bizzarro che si effettuò un addestramento ordinario in piena notte. Oppure aspettava qualcuno, visto che la vicinanza con Crotone, la zona dove il 18 luglio è stato trovato un Mig 23 libico, lo rende decisamente sospetto?

Il secondo aereo si prepara a decollare da Sigonella mezz'ora dopo l'incidente. Sono le 21,30 e il radar di Roma è in pieno allarme per la scomparsa del Dc 9. Improvvisamente, la torre di Catania annuncia un «Jimmy 169» con i motori accesi, in attesa di clearance e rotta,

con destinazione Torrejon. La sigla individua un «aereomobile della marina americana», destinato alla base americana vicina a Madrid, in Spagna. È un viaggio straordinario, non previsto, perché il controllo di Roma non ha il suo piano di volo, deve fornirgli l'autorizzazione istantanea al decollo. Quell'aereo ha una gran fretta. Di fare che cosa? Di andarsene dalla zona dove si è appena provocato un enorme guaio? Va aggiunto che la fretta non impedisce un gesto d'arroganza. Inizialmente, il pilota non accetta la rotta proposta dal controllo di Roma. E l'accetta soltanto quando gli viene replicato che «resta al suolo, se non accetta, perché abbiamo un Itavia che non è ancora atterrato a Palermo e non sappiamo dove sta».

Mentre un operatore impone all'americano di non disturbare i soccorsi, la caccia alla portaerei comincia. Al soccorso di Ciampino, un ufficiale avverte il maresciallo Roberto Bruschina che avvisa Marzulli. C'è traffico militare americano, in zona.

Fino a qualche settimana fa, il traffico sembrava comparire dopo l'incidente, verso le 22,30. Ma la telefonata di Bruschina a Marzulli rivela che i dubbi riguardano proprio l'ora in cui il Dc 9 viene abbattuto:

«E...siccome c'era traffico americano in zona molto intenso in quel periodo». Gli aerei, o meglio le loro tracce, sono state viste ancora una volta sugli schermi del radar civile di Roma. Gli operatori vedono i puntini luminosi comparire sul mare, sparire in mare.

Una delle tracce è stata registrata dal nastro. Le ultime analisi dei tracciati hanno dimostrato che i due plot paralleli al Dc 9 nei minuti immediatamente precedenti la tragedia sono reali. È un caccia, data la velocità. E, altra prova dai nastri, c'è un secondo aereo sotto il Dc 9.

Gli sviluppi dell'inchiesta giudiziaria sono ormai il tallone d'Achille di tutte le versioni ufficiali militari, nazionali e non, fino a oggi fornite. Gli Stati Uniti hanno sempre negato di essere coinvolti, negando anche agli italiani la possibilità di aiuto nelle indagini. Il 24 gennaio '89, il vicesegretario alla difesa William Taft IV scrive all'ambasciatore Pettrignani: «Le forze armate americane non avevano aerei o navi in azione nel Mar Tirreno al momento dell'incidente. Dato che non c'erano velivoli o navi americane né in quella zona né in zone circostanti non c'è alcuna informazione».

Per i magistrati, adesso, questa smentita suona debole. Due aerei sono decollati da Sigonella, uno dei quali in esercitazione sulla Calabria, nei minuti in cui il Dc 9 cadeva. Gli Usa dovranno rispondere. Adesso, saranno necessarie prove più solide anche per la presenza nella rada di Napoli della portaerei Saratoga. Finora, gli italiani si sono accontentati di una serie di parole d'onore. «La Sara-

toga si è ancorata davanti a Napoli il 23 giugno, ne è uscita il 2 luglio», ci ha detto l'ufficio stampa della Navy. Ma i documenti italiani non sono in grado di confermarlo. Nel registro della capitaneria di porto, a Napoli, manca la data di uscita della Saratoga. «Forse è uscita il 7 luglio, insieme all'incrociatore Dalgren», dicono a Napoli. Come si vede, non c'è alcuna prova inoppugnabile che la Saratoga fosse inoffensiva la sera del 27 giugno.

Le rivelazioni ricadono anche sull'Aeronautica militare. Non c'era nessuno in volo, ha dichiarato l'ex capo di stato maggiore Franco Pisano. Neanche da parte alleata. Ma ha ammesso davanti alla commissione stragi di non aver alcun riscontro. Anzi, aveva ammesso di non aver avuto alcuna informazione precisa sulle attività degli aeroporti americani in Italia: Aviano, Capodichino e Sigonella. Proprio quest'ultima, oggi entra nell'occhio del ciclone. E là, fra l'altro, era in attesa lo stormo della Saratoga.

81 MORTI NEL CASSETTO

Mauro Paissan

L'indignazione è oggi un atteggiamento irriso. Sembra non esista più alcun valore, alcun interesse collettivo, alcuna idealità degni di una tale reazione. Perciò, quasi ci meravigliamo di noi stessi nel ritrovarci indignati di fronte a ciò che ancora ieri si è venuti a sapere riguardo alla strage di Ustica. Un nuovo capitolo di una storia fatta di 81 vite spezzate, di una verità sequestrata e di un'opinione pubblica raggrata.

Le ultime rivelazioni sull'andirivieni di aerei in quella notte sul mar Tirreno (circostanza finora sempre negata), ci ripropongono l'unica verità davvero inconfutabile di tutta la vicenda: che il governo e le forze armate americane hanno mentito sui movimenti dei mezzi Usa, che i magistrati italiani hanno per anni tralasciato documenti e indizi importantissimi, che l'Aeronautica ha costruito una cortina fumogena sulle molte stranezze che i suoi centri radar avevano rilevato, che i ministri della difesa di questo decennio hanno collaborato a costruire il muro di connivenza (connivenza di stato e fra stati) che ha finora impedito di giungere alla verità.

Nonostante tutte le deviazioni, i silenzi e i depistaggi, non è però che non si sappia nulla. Grazie al nuovo impulso impresso alle indagini dai magistrati che ora conducono l'inchiesta e all'impegno di alcuni giornalisti che da anni non mollano l'osso, si conoscono ormai parecchie cose. Molte piccole verità, sufficienti per negare le versioni ufficiali e per indirizzare la ricerca verso un'inconfessabile attività militare sfuggita di mano e che ha causato l'abbattimento dell'aereo dell'Itavia. Ma i tanti piccoli tasselli faticosamente strappati al segreto imposto da generali e governanti, non fanno ancora la storia vera, che significa circostanze, cause e responsabili dell'accaduto.

Undici anni di attesa sono già un'enormità. Lo sono per la memoria delle vittime, per i loro familiari, per l'opinione pubblica. Per quanto tempo ancora si dovrà faticare per recuperare uno ad uno tutti gli altri brandelli di verità? Per anni e anni, è certo, se il potere politico non deciderà di mettere in piazza il ruolo svolto da militari, ministri e paesi stranieri.

L'attuale presidente della repubblica, che all'epoca del disastro era presidente del consiglio, alcuni mesi fa fece dichiarazioni impegnative su Ustica: è intollerabile nascondere quanto è successo, disse. Poi, zitto. Perché il capo dello stato non usa su tale vicenda solo un briciolo dell'ostinazione con cui in questi mesi si è esercitato su questioni ben più discutibili e talvolta addirittura meschine?

USTICA

Washington non è più tanto sicura di sé

Stefano Menichini

Ora anche la sicumera americana cala. «Abbiamo ricevuto queste informazioni dalla stampa italiana. Stanotte rientrerò a Roma e certamente esamineremo la questione». Così l'ambasciatore Peter Secchia, l'altro ieri, rispondeva al Tg3 che l'aveva rintracciato a Washington. Sulla «stampa italiana» c'erano le anticipazioni sull'inchiesta della magistratura, le trascrizioni di quelle conversazioni tra radaristi a proposito di due aerei americani sul Tirreno la sera del 27 giugno '80. Dopo aver respinto per un decennio ogni coinvolgimento, ora gli americani stanno attenti: «Se Cossiga ci chiede di collaborare - ha detto ancora l'ambasciatore americano - lo faremo senz'altro, l'abbiamo sempre fatto».

Ecco, qui c'è a dir poco un errore. Gli americani non solo «non hanno collaborato», ma hanno aggiunto le proprie al cumulo di bugie dei militari italiani. Lo stesso Peter Secchia non aveva fatto eccezione: appena arrivato a via Veneto, anche lui aveva ribadito con la stessa sicurezza che gli Stati Uniti non sapevano nulla.

A più riprese gli italiani si sono rivolti oltreoceano per avere informazioni. Ma la prima reazione americana venne subito, già il 3 luglio dell'80, a ridosso delle prime ipotesi su un abbattimento del Dc9 Itavia. Il Comando in capo delle forze navali in Europa, Cincnaveur (dal quale dipende la Sesta flotta), garanti con una formula secca che nessun velivolo Usa era in volo quella sera: «Absolutely not», dissero gli americani. La loro linea era - ed è rimasta - la stessa: durante la giornata del 27 erano decollati per esercitazione da Sigonella circa venti caccia dello stormo della portaerei Saratoga, ma alle

16,15 risultavano già tutti rientrati.

Quanto alla nave, essa sarebbe rimasta nella rada di Napoli dal 23 giugno al 2 luglio, con i radar spenti (anche se, a dire il vero, questa tesi non l'hanno mai sostenuta i proprietari della nave ma bensì l'assai più sollecitata Aviazione italiana).

In realtà il radar della Saratoga non dovesse essere spento in quelle ore. Non è infatti mai stata smentita un'intervista resa da un anonimo ufficiale della Us Navy al giornalista italiano Claudio Gatti, secondo la quale l'ambasciata americana a Roma si fece spedire immediatamente i nastri del radar dall'allora comandante della portaerei, Flatley.

Torniamo comunque alle versioni ufficiali di Washington, riportate dalla relazione conclusiva della commissione d'inchiesta nominata dal governo De Mita. Ciò che il Comando europeo aveva detto fin dall'80 venne ribadito formalmente nel 1989 dal governo Usa all'ambasciatore d'Italia. Risposero il vicesegretario per la difesa William Taft IV e il capo di stato maggiore della difesa, ammiraglio Crowe: promisero «ulteriori accertamenti» ma manifestarono forti «perplexità» sulle ipotesi correnti: «Pubblicazioni di stampa e voci raccolte nell'opinione pubblica - obiettarono - non devono intralciare gli accertamenti obiettivi». Un bel rimbrotto per il governo italiano, troppo preoccupato della sua «opinione pubblica». Ora la preoccupazione è tornata: «Tutte le vie per la verità vanno seguite - ha detto ieri il ministro della difesa Rognoni - ma la documentazione pubblicata ora dai giornali era stata consegnata ai giudici dall'Aeronautica già da parecchio tempo».

Ustica, raffica di provvedimenti

Comunicazioni giudiziarie per le nuove scoperte. C'era un terzo aereo Usa

I giudici firmano i provvedimenti contro ufficiali e sottufficiali. Massimo riserbo sui nomi. Dai nastri di Martinafranca, intanto, spunta un terzo aereo americano. Prevista una rogatoria in Usa

di Daria Lucca

ROMA

Il capitano Vincenzo Inzolia, l'ufficiale dei carabinieri che il 18 luglio lanciò il primo allarme sul Mig 23 trovato sulla Sili, non ha voluto commentare la comunicazione giudiziaria per falsa testimonianza e favoreggiamento che il giudice Rosario Priore gli ha spedito: «Non posso dire nulla, per un riguardo ai magistrati». Ma il provvedimento nei confronti di Inzolia è soltanto il primo di una nuova serie aperta dalle trascrizioni dei colloqui telefonici intercorsi la sera dell'incidente di Ustica fra i vari centri della difesa aerea militare.

I nomi dei nuovi indagati, circolano con insistenza, in un lungo elenco che comprende ogni grado, dai marescialli ai generali, in congedo o in servizio. Nel mirino, il personale del Terzo Roc di Martinafranca dal

comandante all'ultimo maresciallo del soccorso, che, per ore, cercano una portaerei nella zona dell'incidente e gli aerei militari le cui tracce sono state viste dal radar civile. Migli inquirenti non aprono bocca, rifiutando conferme o smentite. Fra l'altro, uno dei sottufficiali a cui sarebbe arrivato il provvedimento è il maresciallo Antonio Di Mico, di Licola, che era già stato incriminato dai precedenti magistrati. Nel suo caso, dunque, la comunicazione giudiziaria dovrebbe ipotizzare un reato diverso dalla falsa testimonianza. «Ho l'impressione che sia cominciato il gioco al massacro», ha commentato uno degli inquirenti, riferendosi al fatto che in questa delicata fase dell'inchiesta ogni errore può produrre effetti negativi. Compreso l'indicare in modo inesatto gli intestatari dei provvedimenti.

Non è questo invece il caso del capitano Inzolia. L'ufficiale comandava il nucleo dei carabinieri di Crotona, la sera in cui il Dc 9 cadde in mare. Tre ore dopo l'incidente, verso

mezzanotte, il maresciallo della torre di controllo di Crotona, al tempo un piccolo aeroporto, chiama Martinafranca, per avere notizie del jet scomparso. E' una richiesta immotivata, dal ruolo e dal momento. A Martinafranca, infatti, gli rispondono di non seccare, a meno che si tratti di una ragione urgente. A questo punto, il maresciallo Malfa si ritira, con qualche parola di scusa. Ai giudici, Malfa ha confermato la chiamata precisando che l'ordine gli era stato dato proprio da Inzolia.

Perché l'ufficiale che poi si occuperà delle indagini sul Mig libico si interessava tanto del Dc 9? Da lui, non lo si potrà sapere. Interrogato da Priore, il capitano era già stato sull'orlo di un guaio per un episodio di poco successivo. Cinque giorni dopo il ritrovamento del Mig, i due medici che hanno effettuato la perizia consegnano in procura, a Crotona, un supplemento in cui si precisa che la data di morte del pilota risale a molto tempo prima del 18 luglio. Poco dopo, Inzolia li convoca in caserma, dove li aspetta

un ufficiale medico dell'Aeronautica con una foto Polaroid del cadavere. Il tutto, sembra un tentativo di convincere i medici ad accettare la versione ufficiale.

Inzolia non ricorda l'episodio, e nega di avere mai ordinato la telefonata a Martinafranca, la sera del 27 giugno '80. Per gli inquirenti, questo non è un dettaglio secondario. Non lo è più, soprattutto, quando si è scoperto che, fra Crotona e Lamezia, volava un aereo della Us Navy, «Navy 61206». E' dunque decisivo capire le ragioni di tanto interesse per l'Itavia. Che cosa era previsto, quella sera, a Crotona? Qualcosa che si poteva mettere in relazione con la scomparsa di un jet civile?

Quel «Navy» era un Beechcraft UC12B Superking air, sigla di immatricolazione BJ16, registrato dalla marina ameri-

cana fra il '77 e il '78 con il numero 161206. Che cos'è? Un aereo a elica che, nella versione venduta alla Navy, è dotato di apparecchiature per la fotografia dall'alto e di un radar a 360 gradi piazzato sotto la carlinga. In volo, era in grado di controllare la zona della Calabria. Qual era la sua missione? E' uno dei punti che i giudici intendono approfondire nella prossima rogatoria negli Usa.

Il secondo aereo americano è decollato da Sigonella 30-40 minuti dopo l'incidente, sigla nel linguaggio degli operatori radar «Jimmy 169», che corrisponde a un Grumman C2A. E' un velivolo da trasporto, in grado di portare materiale o personale, sulle portaerei.

Ma i nastri di Martinafranca hanno portato una terza sorpresa americana. Poco oltre la mezzanotte, il capitano Patroni Griffi chiede notizie al radar di Marsala di una traccia che gli «stanno plottando», cioè trasmettendo. La sigla dell'aereo è AJ 421. Marsala risponde che è «Henry, Charlie 141». O è un elicottero HH 53 Superfly Sikorsky, per trasporto di persone, in dotazione alla marina americana e alla Us Air Force, oppure è un Galaxy, grande velivolo da trasporto. In entrambi i casi, è il terzo aereo targato Usa che compare quella sera.

Quanto alla sigla, c'è un ulteriore mistero. AJ 421 era l'identificazione del Dc 9 che, alle 21, aveva dato Marsala. Tuttavia, nel corso della serata altre due tracce vengono classificate con la stessa sigla, con la rotazione dei numeri assegnati dal computer. L'enigma dovrà essere risolto. Ma, in ogni caso, resta una terza traccia di aerei americani.

Ustica, battibecchi fra ambasciatori

I libici: «L'obiettivo era Gheddafi». Rabb e Gardner: «Non ne sappiamo nulla»

I magistrati smentiscono le comunicazioni giudiziarie. L'ambasciatore libico: «Il Dc 9 di Ustica e il Mig libico sono due storie separate». Gli ex ambasciatori Usa: «Non fummo mai interpellati»

di **Daria Lucca**

ROMA

L'ambasciatore libico a Roma rilancia, per Ustica, la tesi del complotto contro Gheddafi. Dal canto loro, i due ex ambasciatori americani ribadiscono di non essere mai stati interpellati dal governo italiano: la prima richiesta ufficiale di Palazzo Chigi sarebbe dell'89. Mentre i magistrati smentiscono i provvedimenti giudiziari nei confronti di quattro militari, i cui nomi sono stati fatti dal Tg 1 di lunedì sera, quella di ieri può essere definita la giornata in cui la parola è passata alle diplomazie.

C'è un filo rosso che collega la strage di Ustica al colonnello Gheddafi, ha detto ieri all'Agf l'ambasciatore libico Abdul Rahman Shalgam: «Quanto sta uscendo fuori in questi giorni è quello che noi andiamo dicendo da anni: la sera del 27 giugno 1980 ci fu un complotto degli Stati Uniti per uccidere il leader Gheddafi. Furono gli americani a colpire l'aereo civile. Ma salta agli occhi anche un'altra cosa: ogni volta che si compie un passo in direzione della verità, salta subito fuori la faccenda del Mig libico caduto sulla Sila». Il complotto, sostiene l'ambasciatore, venne sventato dai servizi segreti libici.

ci. All'ultimo momento, l'aereo di Gheddafi, che era diretto verso un paese dell'est, «cambiò rotta e tornò a Bengasi».

Tuttavia, il rappresentante del governo libico in Italia insiste nel tenere distinti gli avvenimenti: l'incidente al Dc 9 Itavia e la scoperta di un Mig 23 sui monti della Sila: «Il nostro aereo è caduto il 17 luglio. Ci sono cittadini italiani che lo hanno visto schiantarsi sui monti, ed era il pomeriggio del 17 luglio. Lo dicono documenti dei carabinieri». In realtà, secondo la versione ufficiale, il caccia libico sarebbe precipitato il 18 luglio, e di mattina. Probabilmente, quella dell'ambasciatore è una svista. L'interesse di Tripoli non si è però ancora tradotto in collaborazione attiva: da mesi il giudice Rosario Priore ha chiesto una rogatoria in Libia, ma la risposta non è mai arrivata.

Nel frattempo, due ex inquirenti di Via Veneto hanno negato di essersi mai interessati al caso Ustica. Maxwell Rabb, ambasciatore americano

dall'81 all'89, ha dichiarato che «in otto anni nessuno mi ha mai chiesto nulla». Palazzo Chigi si è mosso lungo canali ufficiali con un intervento dell'ambasciatore italiano a Washington, Petrigiani, proprio nell'89: «Non ne so nulla - ha detto Rabb - per cui credo sia più corretto affermare che non sono mai stato interpellato». Il suo predecessore, Robert Gardner, è sulla stessa linea: «Di Ustica non so nulla, non so più come dirvelo». Ed è sembrato seccato quando gli è stato domandato se conoscesse l'esistenza di «West Star», nome in codice del comando americano della difesa aerea a Verona: «Un ambasciatore non controlla le forze armate del suo paese in una nazione straniera, e io di questa storia non so nulla».

Se Gardner non venne informato, per lo staff dell'ambasciata sembra essere andata diversamente. In un recente libro di Claudio Gatti, un anonimo ufficiale della marina americana dichiara che gli addetti militari vennero allertati dagli

italiani, subito dopo l'incidente, e che l'ambasciata chiese i nastri radar della portaerei Saratoga, richiesta prontamente esaudita.

Le diverse versioni collezionate negli ultimi giorni da fonti Usa (all'attuale ambasciatore, Secchia, che aveva dichiarato la disponibilità a ricontrollare le informazioni, il Pentagono ha replicato che non c'è nulla da controllare), hanno spinto l'indipendente di sinistra Sergio De Julio a suggerire che la commissione stragi solleciti l'interessamento del Congresso degli Stati Uniti: «Da noi una bugia detta da un responsabile politico vale meno di un peccato veniale - ha detto De Julio, riferendosi alla recente scoperta di aerei americani in volo la sera del 27 giugno '80 - negli Stati Uniti non è così. Se qualche esponente del Congresso si convincerà che il Pentagono, alcuni politici, qualche ammiraglio o capo di stato maggiore americano hanno mentito, credo che difficilmente potrà non esserci un'inchiesta».

USTICA*Facciamoci
una croce***M. P.**

Basta, finiamola con questa informazione, con quest'inchiesta della magistratura, con questa commissione parlamentare sulle stragi; la verità su Ustica è un'illusione. Quel che si viene a sapere già si sapeva, quel che non si sa non si saprà mai. E' giusto «illudere ancora gli italiani nel promettere loro una cosa impossibile»?

Questa tesi compariva ieri sulla prima pagina della *Stampa* a firma di Roberto Martinelli. Un editoriale a difesa dei vecchi giudici titolari dell'inchiesta e astioso nei confronti delle rivelazioni dei giorni scorsi sui contenuti delle comunicazioni tra i centri radar durante le ore della tragedia. Tutto fumo - sostiene il quotidiano torinese - per confondere il povero cittadino e per strappare surretiziamente al parlamento una proroga per le indagini dei magistrati e il lavoro della commissione parlamentare, che tra qualche mese dovrebbero altrimenti bloccarsi per scadenza dei termini.

Una tesi, quella di Martinelli, sconcertante. Non fondato, innanzitutto, è il dato di fatto da cui parte. Disperante è, inoltre, il messaggio che ne consegue.

Scriva la *Stampa*: son tutte cose risapute, dove sta la novità? A noi non risulta che i precedenti giudici avessero mai preso sul serio le indicazioni sulla presenza di aerei Usa nella zona del Tirreno, come non ci risulta che sia mai stata seriamente verificata la presenza in zona di una portaerei. *Robetta*? *Dettagli*? E perché allora 11 anni di mancate verifiche?

La minimizzazione dei brändelli di verità che si riesce di volta in volta a strappare serve alla *Stampa* per motivare la sua sentenza. Che è una sentenza di non luogo a procedere: né i militari, né i politici, né le potenze straniere, né i magistrati inconcludenti devono rendere conto di alcunché. Quegli 81 cadaveri devono ormai essere dimenticati.

Ustica, la parola ai politici

La commissione convoca i ministri. Invitati anche gli ex giudici

Per Bucarelli e Santacroce, «audizioni libere e spontanee». Ieri, l'ex perito Massimo Blasi non ha soddisfatto i commissari sulle ragioni che lo convinsero a pentirsi sulla tesi del missile

di **Daria Lucca**

ROMA

Nelle prossime due settimane, una dozzina fra presidenti del consiglio e ministri della difesa sfileranno davanti alla commissione parlamentare stragi, a «rendere testimonianza di quello che sanno su Ustica», come ha detto il senatore Libero Gualtieri. Tutti i partiti concordano, favorevoli anche ai tempi veloci proposti dal presidente. Uguale assenso per la seconda decisione, molto più delicata e controversa, e cioè per l'audizione di Giorgio Santacroce e Vittorio Bucarelli, i giudici «della prima generazio-

ne», che hanno lasciato l'inchiesta nell'estate del '90, a dieci anni esatti dalla strage.

Poiché la commissione non può convocare magistrati, è stata adottata la formula della «audizione libera e spontanea». I due magistrati, pubblico ministero e giudice istruttore, potranno quindi scegliere di non testimoniare. Tuttavia, se ci andranno, è assai probabile che le domande dei commissari vertano sulle contraddizioni giudiziarie emerse con le recenti novità. La trascrizione delle telefonate in arrivo e partenza da Martinafranca, ad esempio, è stata ordinata soltanto dai nuovi magistrati,



Recupero di parti del DC9 *ap*

Priore e Salvi. Come mai la coppia precedente le aveva trascurate? Oppure, perché una volta sequestrati i tracciati radar di Poggio Ballone, nell'88, Bucarelli e Santacroce non li hanno trasmessi al loro collegio peritale che, nel frattempo, stava esaminando i nastri di un altro centro radar, quello di Marsala, da cui emergevano dati diversi?

Un primo assaggio sulle insoddisfazioni dei commissari, a proposito della vecchia inchiesta, lo ha fornito già ieri l'audizione di Massimo Blasi, presidente del collegio peritale di Bucarelli. Il punto cruciale, nelle decine di domande rivolte al professore di Napoli, è rimasto senza una risposta esauriente: che cosa lo ha convinto, nella primavera del '90, a firmare insieme a Raffaele Cerra una conclusione opposta a quella degli altri tre periti (Imbimbo, Lecce e Migliaccio), e soprattutto in netto contrasto con quella depositata l'anno prima dallo stesso Blasi? In poche parole, perché Blasi ha

cambiato idea sulle cause dell'incidente, passando dall'ipotesi del missile a quella della bomba a bordo? Lo ha convinto, ha detto, una relazione di tre esperti della Selenia che erano stati aggregati al collegio come «periti ausiliari». Ma lei lo sa che cosa fa la Selenia, gli ha chiesto il senatore Francesco Macis? «Radar», ha risposto Blasi. E sa che la Selenia vive praticamente di committenze militari? «L'ho sentito dire», ha replicato il perito. I silenzi, gli imbarazzi e, soprattutto, le giustificazioni di Blasi hanno spinto il presidente Gualtieri a un commento secco: «Mi sembra strano che si cambi opinione sulla base di valutazioni di gente così vicina a una delle parti in causa. Glielo dico brutalmente, qui è entrata la Selenia, una ditta che aveva tutto l'interesse ad entrare nella faccenda».

A Via Triboniana, intanto, il bunker giudiziario dove lavorano Rosario Priore e Giovanni Salvi, la pista rivelata dai radaristi di Martinafranca viene

battuta a caldo. I giudici non nascondono il loro interesse per quel capitolo, apparentemente collaterale, aperto da una telefonata partita da Crotone. I giudici hanno nuovamente interrogato il maggiore dei carabinieri Vincenzo Inzolia, destinatario di una comunicazione giudiziaria, e il maresciallo dell'aeronautica, Malfa. Il primo è l'ufficiale che si è occupato delle indagini sul Mig libico trovato in Calabria il 18 luglio. Il secondo è colui che, poche ore dopo l'incidente del Dc 9, chiama il centro della difesa aerea per «notizie». In realtà, la curiosità non è sua, ma del maggiore Inzolia. Malfa lo dice al telefono, la sua voce è incisa nel nastro. E lo ha riconfermato, a più riprese, agli stessi giudici. L'ordine di informarsi sul Dc 9 gli venne da Inzolia. Questi però nega. Dunque, lo sviluppo di queste due opposte versioni non potrà che essere un confronto fra il sottufficiale dell'arma azzurra, addetto alla torre di controllo di Crotone, e l'ufficiale dei carabinieri.

Il manifesto
1991
11 ottobre 1991

Cossiga: «Non voglio dei processi sommari»

il manifesto
venerdì 11 ottobre 1991

di Carlo Bonini

ROMA

Ustica? «Una delle moltissime spine che ho nel cuore», che tuttavia non giustifica «processi sommari». E' un capo dello stato in precario equilibrio quello che, ieri, ha indicato la strada che il Quirinale gradirebbe si seguisse nell'accertamento della verità. In volo alla volta di Piacenza per presenziare alla cerimonia di consegna della bandiera di guerra al cinquantesimo stormo dell'aeronautica militare (quello che ha partecipato alle operazioni nella guerra del golfo), il capo dello stato ha dissimulato a fatica il suo giudizio sui magistrati Bucarelli e Santacroce che per primi condussero le indagini sulla strage di quella se-

ra del 27 giugno dell'80.

«Esistono gli strumenti e le procedure per verificare eventuali responsabilità dei giudici», ha esordito il capo dello stato. Quindi, si è preoccupato di precisare: «Per la complessità della materia, per il clamore fuorviante molte volte frutto di speculazioni politiche, solo leggermente camuffato da ansie di verità, l'impegno dei giudici Santacroce e Bucarelli è stato tale che prima di pronunciare giudizi sulla completezza del loro operato bisogna essere molto cauti. Oltretutto sul piano della loro correttezza personale non c'è nulla da obiettare». Se questa è la premessa, naturale il corollario che ne scaturisce: «Vi sono le autorità preposte per accertare le responsabilità dei magistrati. Se

riterranno che vi debba essere un accertamento, allora che lo si faccia, con serenità, nelle sedi appropriate, ma senza processi sommari».

Una prudenza quella di Francesco Cossiga che, se viene accortamente dispensata sull'operato dei magistrati romani Bucarelli e Santacroce, salta nel momento in cui la riflessione si sposta dalla valutazione politica e istituzionale della strage di Ustica a quella emotiva indotta dal recente film di Marco Risi «Muro di gomma». «Ho visto il film ed ho detto al regista - ha spiegato il capo dello stato - che mi sembra abbia una vocazione per fare film-inchiesta. Ho fatto solo un piccolo rilievo: poteva mettere una stella a cinque punte e non a sei come ha fatto. Poi ho

consigliato a Risi di fare un film sulle Brigate rosse da un punto di vista politico, sociale, ideologico e anche umano. Mi ha risposto che ci avrebbe pensato, ma che gli sembrava ancora troppo presto. Certo, hai ragione, gli ho detto, pensando all'esperienza che ho fatto io nel voler riaprire una meditazione sul terrorismo, subito da tutti zittita».

USTICA:
DEPONGONO I POLITICI



Le parole con cui Francesco Cossiga ha ventilato un possibile interessamento del Csm alla vicenda di Ustica non hanno avuto ieri alcuna reazione ufficiale da palazzo dei Marscialli. Tra i consiglieri raggiunti telefonicamente, poca voglia di parlare e la forte preoccupazione nel pensare a come dar corpo ad un eventuale nuovo interessamento dell'organo di autogoverno della magistratura alla vicenda. Già, perché di Bucarelli e Santacroce non è la prima volta che viene interessato il Csm. Accadde alla prima commissione referente dello scorso consiglio superiore della magistratura, allorché su iniziativa dei familiari delle ottantuno vittime e (anche allora) dello stesso presidente della repubblica, Francesco Cossiga, venne aperto un fascicolo sul comportamento dei due giudici romani, cui veniva rimproverata la lentezza delle indagini. Un fascicolo presto archiviato; prima che si insediassero il nuovo plenum. Della questione è comunque certo che il Consiglio superiore della magistratura non si occuperà prima della prossima settimana.

«Il Mig non era affar mio»

Francesco Cossiga ricorda i giorni di Ustica

Cossiga, presidente del consiglio all'epoca di Ustica, conferma che l'unica versione fornitagli fu quella del «cedimento strutturale». Del Mig libico dice: «Non spettava a me saperne di più»

ROMA

Il presidente della repubblica Francesco Cossiga è tornato a parlare di Ustica con i giornalisti. Lo ha fatto sull'aereo che lo riportava da Piacenza a Roma, rispondendo a domande su vari aspetti del caso del Dc9 precipitato il 27 giugno 1980. Al tempo Cossiga era presidente del consiglio.

Subito dopo l'incidente, ha affermato, «mi fu detto che era caduto un aereo e mi fu prospettata l'ipotesi che era quella condivisa dall'intero parlamento e sulla base della quale fu liquidata una società aerea. Cioè: un cedimento struttura-

le». La liquidazione della compagnia aerea Itavia fa dire a Cossiga: «Dovremo rientrare in un costume in cui l'emergenza non si giustifica neanche per la ricerca della verità. Credo che dovremo, d'ora innanzi, far sì che i magistrati facciano i magistrati e il parlamento faccia il parlamento. E' un grande gusto dell'italiano cercare sempre di fare il mestiere dell'altro».

Insistendo sull'opportunità di non effettuare «processi sommari» attraverso la stampa e la televisione, il presidente aggiunge: «Se i militari hanno mentito lo dirà il magistrato. Io ho fatto molte volte l'esperienza del teste. E' una delle cose

più difficili, anche perché quando un teste non ricorda, tutti credono che sia reticente; non mettono sul conto il fatto che effettivamente non ricorda».

Alla domanda se avesse parlato della vicenda, in quei giorni, col ministro della difesa o qualche funzionario dello stesso ministero, Cossiga ha risposto: «Soltanto chi non ha fatto il presidente del consiglio dei ministri può credere che uno si ricordi esattamente tutto quello che ha fatto o detto». Della possibilità che nell'area dell'incidente dovesse passare, quella sera, il leader libico Gheddafi, Cossiga afferma di non aver saputo nulla, fino a che non ne hanno parlato i giornali.

Curiosa la risposta sul Mig libico caduto sulla Sila: «Mi dissero solo che era caduto. D'altronde i ministri ci sono per occuparsi degli affari di loro competenza. Il presidente del consiglio mica si può preoccupare anche del Mig sulla Sila».

A Cossiga ha risposto Luigi Granelli, senatore dc e compo-

nente della commissione stragi: «E' condivisibile l'invito del presidente della repubblica a non cadere nemmeno per il mistero di Ustica nella logica dei processi sommari». Tuttavia «c'è il dovere di rimuovere le cause di inefficienze, coperture, depistaggi, che hanno compromesso il prestigio di molti apparati statali oltre che dell'aeronautica».

Un altro esponente dc e membro della commissione stragi, Pierferdinando Casini, ha rivelato di aver avuto molte perplessità sulle audizioni dei ministri nel quadro dell'inchiesta, poiché temeva «la strumentalizzazione politica delle opposizioni». Ma Forlani lo avrebbe convinto «che il discredito delle istituzioni, in casi come questi, colpisce la Dc più degli altri partiti e che, per questo motivo, essa ha più interesse di altri nella ricerca della verità».

La commissione affari costituzionali del senato, in sede deliberante, ha intanto approvato la proroga dei lavori della

commissione stragi dal 31 dicembre 1991 al 2 luglio 1992, cioè fino al termine della decima legislatura. La commissione attualmente sta indagando su tre vicende: Ustica, «Gladio» e il rapimento Moro. Sulla proroga si dovrà adesso esprimere la camera.

Infine, fonti dell'ambasciata americana a Roma sono intervenute sulle ipotesi avanzate dalla stampa circa la possibile presenza della portaerei statunitense «Saratoga» e dei suoi velivoli nella zona in cui scomparve il Dc9. Quel giorno, si è detto, aerei americani provenienti dalla «Saratoga», nel basso Tirreno, avrebbero volato nel cielo di Ustica. Ma quel giorno, affermano all'ambasciata statunitense, la «Uss Saratoga» era alla fonda nel porto di Napoli. Ciò risulterebbe dai registri dell'archivio del ministero della marina militare americana, a Washington, secondo i quali la portaerei rimase nel porto di Napoli, senza interruzione, dal 23 giugno al 6 luglio 1980.

TELEFONO GIALLO

**Processi in diretta,
falsità in differita**

Alberto Piccinini

Quella sera stava per scoppiare la guerra mondiale». E' una frase che abbiamo sentito l'altra sera durante il Telefono Giallo su Ustica, e vale da sola il ritmo thriller delle puntate migliori della trasmissione di Augias.

La scelta di dedicare una serata alle novità sulla vicenda del Dc9 caduto non era delle più facili: avuto un buco di palinsesto da riempire, bisognava tirare quattro ore in uno studio spoglio, quasi senza ricostruzioni filmate e senza nemmeno una sigla. C'è stato un dibattito reso «importante» dalla presenza dei rappresentanti della commissione parlamentare, ma praticamente senza nemici - a parte un avvocato cavilloso che faceva il suo mestiere, e un perito che si è scoperto solo alla fine essere un militare dell'aeronautica. Senza i pesci piccoli strepitanti che fanno tanto Samarcanda (il memorabile dc

Cuffaro, nella serata sulla mafia), senza le caricature di generali che abbiamo visto ne *Il muro di gomma*. E i politici erano simpatici, o almeno ci provavano. Tutti, meno il dc Casini che smaniava davanti alle «rivelazioni» telefoniche.

Ma Telefono giallo «deve» molto a Ustica. La telefonata anonima che in una precedente puntata fece riaprire il caso del Dc9, rappresenta uno dei pochi momenti in cui la sua formula ha funzionato fino in fondo. Per questo siamo rimasti appesi anche noi tutta la sera al filo del telefono (lo stesso telefono dei quiz, dei Funari, delle Bonaccorti...). Quelle voci, talvolta astiose, talvolta imbarazzate, talvolta emozionante, come se dovessero liberarsi di un gran peso, ci hanno detto con il sibilo gelido della «rivelazione anonima» che un Mig libico era entrato nel cielo italiano, era stato inseguito ed ab-

battuto, e il Dc9 si era trovato in mezzo alla battaglia. E che «quella sera stava per scoppiare la guerra mondiale».

Non sappiamo ancora se le cose si siano svolte così, ma non criticheremo «i processi in diretta», come ha fatto ieri il capo di stato maggiore dell'aeronautica, generale Nardini. E come ha fatto la dc, dopo Samarcanda. Ustica è una storia di tracce radar, perizie e autopsie. Ma è anche una storia di rivelazioni, telefonate, soffiare, inchieste giornalistiche che hanno rotto il segreto più arcaico e inquietante di tutti, quello militare. L'indicibilità della guerra ha retto il mondo per 40 anni sull'equilibrio del terrore, e Ustica sembra uno di quei rari momenti in cui il velo si è squarciato. Con il suo carico di morti e di dolore, nascosto malamente da bugie in differita. Che altro non meritano se non processi in diretta.

Ustica, bugie in decomposizione

Amato a «Telefono giallo»: ci costrinsero a mentire in parlamento

di Daria Lucca

ROMA

E' difficile dire se le dichiarazioni di Giuliano Amato, giovedì sera a Speciale Telefono Giallo, abbiano avuto sul pubblico lo stesso impatto sentito dai partecipanti al dibattito. Ma per chi era lì ad ascoltare la sua opinione, dopo la ricostruzione in studio dei recenti sviluppi nell'inchiesta, le parole dell'ex vicepresidente del consiglio hanno lasciato il segno: «Certo è che hanno costretto i ministri a mentire davanti al parlamento, hanno costretto me a mentire». Il soggetto, erano tutti coloro che, negli undici anni dopo la strage di Ustica, hanno impedito che i fatti fossero conosciuti, manomettendo le prove, distruggendole o, semplicemente, omettendo di consegnarle, di analizzarle, persino di leggerle. Militari, servizi segreti, persino magistrati.

Ad Amato, va riconosciuto il merito della coerenza: dubitava della versione ufficiale nell'86, quando venne incaricato di occuparsi della vicenda da parte del governo, ha dimostrato di dubitarne ancora di più l'altra sera. A Corrado Augias, che per tre ore ha tenuto accesa un'attenzione media di oltre due milioni di spettatori, quello di avere indovinato la combinata.

Il mistero del Mig libico

La trasmissione ha offerto una buona miscela di notizie in anteprima, testimonianze piccole o grandi in diretta e polemiche, condite con l'obbligo di esternazione alle figure istituzionali presenti. Così, il vicepresidente della commissione stragi, il dc Pierferdinando Casini, si è rimangiato i dubbi sulle audizioni dei politici e ha concordato sul mistero del Mig libico. Lo stesso Mig su cui, da New York, Claudio Gatti, ha rivelato nuove inquietanti informazioni. Gli agenti della Cia, ha detto Gatti, furono portati a visionare il relitto del caccia libico prima del 18 luglio, data ufficiale dell'incidente, secondo l'Aeronautica militare. E li portò un generale italiano, Zeno Tascio.

La notizia è stata accolta in studio dal silenzio della principale delle parti in causa, l'avvocato e il perito degli imputati militari. Il colonnello Di Mar-

co, consulente dei suoi stessi colleghi nel processo per Ustica, che si è presentato come ingegnere, come del resto è, ma tralasciando di dichiarare il suo grado, non ha fatto alcun commento. Un comportamento in aperto contrasto con il resto della trasmissione. Molti gli interventi del colonnello Di Marco, ma nessuno che servisse a spiegare i misteri di Ustica. Anzi, per lo più il consulente ha chiesto il contrario: «Non si può parlare qui, di queste cose, se ne deve discutere in tribunale». Forse Di Marco è riuscito a zittire chi, come l'onorevole Sergio De Julio, sinistra indipendente, stava illustrando al

pubblico perché sia ormai chiaro che un secondo aereo volava accanto al Dc 9. Ma, che ne fosse consapevole o no, non è riuscito a offrire dell'Aeronautica l'immagine di quella istituzione sofferente e aggredita che, poche ore prima, il capo di stato maggiore Stelio Nardini dipingeva davanti agli avieri.

Il filtro militare

Anzi, al pubblico ha confermato che, se qualcosa di Ustica riesce a filtrare dalla copertura messa in atto fin dall'incidente, non è certo grazie ai militari.

Lui negava valore a qualsiasi nuova scoperta, e intanto le telefonate mandate in onda dicevano l'esatto contrario. Il maresciallo che prestò servizio alla Nato, a Bruxelles, ha svelato che tutti gli avvenimenti di quella notte «devono» essere stati mandati e registrati dallo Shape, il comando delle forze del Patto Atlantico. Un ex marinaro della Vittorio Veneto ricordava esercitazioni navali nella zona di mare dove il Dc 9 precipitò. Un marittimo di Genova si è detto sicuro di avere visto navi militari, forse portaerei, in quel tratto del Tirreno, proprio il 27 giugno.

Vero, falso? In tv, conta l'effetto esterno. Quelle telefonate hanno confermato a chi guardava l'impressione che il mistero di Ustica è un segreto militare, nascosto, cancellato, negato perché inconfessabile. Eppure, anche per merito dell'informazione, come ha ricordato il presidente della commissione stragi, Libero Gualtieri, in questo mistero qualcosa comincia a illuminarsi.

Spadolini e Forlani: «Chiedete ai militari»

ROMA

Giovanni Spadolini non è disposto, oggi, a «pronunciarsi sulla lealtà delle risposte fornite da paesi alleati». Né giurerebbe sull'assenza di responsabilità politiche, nel caso Ustica. E, ancora, si dichiara convinto che la soluzione dell'enigma Mig libico sarà determinante per la comprensione del giallo principale, quello intitolato al Dc 9 Itavia precipitato il 27 giugno '80. Tutto ciò, il presidente del senato lo ha detto alla stampa dopo un incontro con la commissione stragi convocata a Palazzo Giustiniani. Spadolini si è infatti rifiutato di es-

sere ascoltato a Palazzo San Macuto, appellandosi alle sue prerogative istituzionali.

Come ex presidente del consiglio ed ex ministro della difesa, in un'audizione durata meno di un'ora, con pochissime domande, ha ribadito che le informazioni da lui ricevute «traevano origine dallo stato maggiore difesa e aeronautica». Rifiutò, nell'84, di porre il segreto di stato sulle perizie tecniche disposte dall'allora commissione d'inchiesta ma, «contestualmente» si rese conto che «la nostra rete radar era ancora fortemente carente».

Ancora più scivolose le affermazioni di Arnaldo Forlani,

presidente del consiglio dal settembre '80 al giugno '81. Il governo non ha mai sponsorizzato una tesi particolare, ha detto. Tutte le ipotesi vennero sempre tenute in considerazione. Ma non ha voluto poi dedurre alcuna responsabilità militare. Se l'Aeronautica ha fatto pressione sui giudici contro la tesi del missile, ciò non significa che lo abbia fatto in malafede.

Se la giornata non è andata sprecata in inutili giochi di specchio, lo si deve ai parlamentari della commissione. Nell'84, ha rivelato il presidente Libero Gualtieri in apertura dei lavori, l'Aeronautica vole-

va affondare i resti del Mig libico al largo delle coste di Fiumicino. Una parte di quel relitto venne prestata alla Snia Bpd come bersaglio negli esperimenti del nuovo missile Aspide. Altri reperti furono dati a servizi segreti alleati per altrettante prove. E, oggi, a Pratica di Mare restano sette casse piene di lamiera e pezzi di aereo. C'è da chiedersi, allora, che cosa sia stato restituito alla Libia se come ha detto a Gualtieri, «i resti rappresentano circa l'80 per cento dell'aereo».

Le perplessità riguardano anche la collaborazione offerta dai paesi alleati: «Negli Stati Uniti - ha detto Gualtieri - la

documentazione su Ustica c'è. Purtroppo, ci è stato detto che su quei documenti sono apposti due ordini di segreto. Il primo, ci hanno spiegato, si riferisce alle modalità con cui sono state acquisite le informazioni. Il secondo, tocca questioni di sicurezza nazionale. Per queste ragioni, quella documentazione non è consultabile».

Persino Forlani ha espresso un certo disappunto sui rapporti di collaborazione con gli alleati: «Certamente se fosse dimostrata un'azione non trasparente dei paesi amici su Ustica, allora la cosa sarebbe deplorabile. Oserei dire, condannabile».

USTICA

Formica accusa i generali

«Si è coperto qualcosa di più grave dell'incidente»

di Daria Lucca

ROMA

«Penso che chi ha coperto la verità ha coperto qualcosa di più grave dello stesso incidente, che pure è cosa gravissima». Tranne questo accenno all'inconfessabile scenario che ha fatto da sfondo all'abbattimento del Dc 9 Itavia, il ministro Rino Formica ha offerto ieri alla commissione parlamentare stragi un'audizione ricca di giudizi politici, senza concedersi voli di fantasia. La commissione amministrativa da lui istituita il giorno successivo l'incidente, ha ricordato il ministro che nell'80 dirigeva il dicastero dei trasporti, concluse sei mesi più tardi che l'aereo era stato oggetto di un'esplosione «esterna o interna». Dunque, non può che essere criticata «la fede cieca e incrollabile, non suffragata da prove convincenti» contro l'ipotesi del

missile che gli stati maggiori militari imposero all'esterno: «Fra i servizi segreti, i vertici dello stato maggiore difesa e aeronautica c'era un atteggiamento molto diffuso a favore del cedimento strutturale. Tra le carte del ministero dei trasporti ci dovrebbe essere un telegramma del capo di stato maggiore che esclude l'ipotesi del missile».

Formica ha confermato che il primo accenno al missile gli venne dall'allora direttore del Registro Aeronautico, Saverio Rana: «Posso giurare sulla correttezza di Rana, non poteva compiere atti di depistaggio». Parole dure sono state usate nei confronti del generale Giorgio Santucci, che aveva accusato Rana di aver portato negli Usa un nastro radar sottoposto a sequestro giudiziario: «La fonte di questa affermazione, non dico sospetta, nasce all'interno di una serie di solida-

rietà che non hanno certamente contribuito all'accertamento della verità».

Dopo Formica, è toccato a Emilio Colombo ricostruire uno dei capitoli collaterali della vicenda. Colombo era il ministro degli esteri, nell'80. E' arrivato a Palazzo San Macuto con un pacco di carte: fonogrammi, telex, lettere. E' la documentazione degli scambi di informazione con la difesa riguardante il Mig libico trovato sulla Sila il 18 luglio. Smentendo, fogli alla mano, che gli archivi vengano rinnovati sempre e in qualsiasi occasione dopo un anno, Colombo ha rintuzzato l'allora collega Lelio Lagorio, che ha sostenuto come il Mig fosse restituito in fretta e furia «per ragioni politiche».

«Non ho mai ricevuto pressioni di alcun genere», ha ripetuto più volte. Il primo messaggio, alla Farnesina, è stato

mandato direttamente dalla Jamayria la mattina del 20 luglio. Avendo saputo dai giornali che un Mig era stato trovato sulla Sila, i libici chiesero che i loro ufficiali potessero controllare se era quello scomparso durante un addestramento nei pressi di Bengasi. Il giorno successivo, l'ambasciatore italiano a Tripoli, Quaroni, informava il ministro di essere stato convocato per un colloquio con gli stati maggiori libici. Da loro, Quaroni seppe che un Mig si era perduto la mattina del 18 luglio, che il pilota sarebbe stato «colto da malore» e, innestato il pilota automatico, perso in mare. Tanto che all'inizio l'aereo venne cercato, dai soccorsi libici, in un raggio di non oltre 450 chilometri, data la sua riserva di carburante. Né allora né dopo qualcuno si è chiesto come il Mig potesse aver viaggiato per altre centinaia di chilometri. A secco.

USTICA

Toma a galla il Dc-9

Scoperti nel Tirreno i resti dell'aereo ignorati nel primo recupero

ROMA

I resti del relitto del Dc-9 Itavia, inabissatosi nei fondali di Ustica la sera del 27 giugno 1980 con 81 passeggeri a bordo in circostanze ancora misteriose, ora ci sono quasi tutti. Sono stati individuati dalla ditta incaricata del secondo recupero lo scorso autunno proprio nello stesso specchio di mare già perlustrato una prima volta e con esiti insoddisfacenti (fu riportato in superficie solo il 20 per cento del relitto) dalla discussa ditta francese Ifremer, legata, secondo il Sismi, ai servizi segreti dell'Eliseo. E' quanto è emerso ieri dall'incontro tra una delegazione della commissione di inchiesta parlamentare (che ha predisposto un primo rapporto) ed i giudici Priore, Coiro e Salvi, che stanno conducendo le indagini dalla

scorsa estate, quando sono subentrati ai magistrati Bucarelli e Santacroce, gli stessi che scelsero l'Ifremer.

Ai parlamentari della commissione stragi e ai periti sono state infatti mostrate «mitidissime diapositive» che oltre ad un galeone spagnolo completo di cannoni, una nave romana con moltissime anfore, alcune delle quali ancora sigillate, un aereo tedesco della seconda guerra mondiale e molti rifiuti, dimostrano l'esistenza sul fondale di «valige, scarpe e, in dettaglio, di alcune parti inaspettatamente grandi del velivolo, dell'ordine di qualche metro, oltre a quelle che vengono definite boe di profondità». «I resti - sostiene il deputato della sinistra indipendente, Sergio De Julio, uno dei due relatori della commissione, che era accom-

paginato dal dc Zamberletti e dal federalista europeo Ciccio-messere - sono proprio lì dove non dovevano essere. Vale a dire, nel quadrato di mare largo 5 km per 5 km, già scandagliato dall'Ifremer». «All'epoca - aggiunge - si disse che non c'era nulla: solo frammenti insignificanti. Si realizzò anche un video che faceva vedere un fondo marino nudo».

Fidandosi degli esiti dello scandaglio compiuto dall'Ifremer, all'inizio delle nuove operazioni, si era infatti esplorato, senza risultato, un quadrato di 20 km per 20 km intorno alla zona del primo recupero. Ed è stato soltanto quando «per scrupolo» si è tornati al «primo e già noto quadrato» che sono saltati fuori, «ripresi in modo chiarissimo, reperti, anche relativamente grandi del Dc-9». L'Ifremer ha mentito? E' una domanda che si pone lo stesso

De Julio, sottolineando anche il costo di quella prima operazione di recupero.

Per ricostruire «pressocché per intero» il relitto del Dc-9 Itavia nella base di Pratica di mare (dove sono attualmente conservati i resti recuperati nella prima operazione), gli esperti sostengono tuttavia che si dovrà aspettare «almeno fino a settembre», scavalcando così luglio, termine fissato per il deposito della perizia. «Questo slittamento dei tempi - conclude De Julio - non permetterebbe assolutamente di chiudere definitivamente l'inchiesta entro il 31 di dicembre, come oggi previsto per i reati di strage dopo la proroga delle istruttorie già avviate con il vecchio rito. E questo deve dunque spingerci a proporre un ulteriore rinvio per i reati di strage o altre forme di salvaguardia».

USTICA

Toma a galla il Dc-9

Scoperti nel Tirreno i resti dell'aereo ignorati nel primo recupero

ROMA

I resti del relitto del Dc-9 Itavia, inabissatosi nei fondali di Ustica la sera del 27 giugno 1980 con 81 passeggeri a bordo in circostanze ancora misteriose, ora ci sono quasi tutti. Sono stati individuati dalla ditta incaricata del secondo recupero lo scorso autunno proprio nello stesso specchio di mare già perlustrato una prima volta e con esiti insoddisfacenti (fu riportato in superficie solo il 20 per cento del relitto) dalla discussa ditta francese Ifremer, legata, secondo il Sismi, ai servizi segreti dell'Eliseo. E' quanto è emerso ieri dall'incontro tra una delegazione della commissione di inchiesta parlamentare (che ha predisposto un primo rapporto) ed i giudici Priore, Coiro e Salvi, che stanno conducendo le indagini dalla

scorsa estate, quando sono subentrati ai magistrati Bucarelli e Santacroce, gli stessi che scelsero l'Ifremer.

Ai parlamentari della commissione stragi e ai periti sono state infatti mostrate «nitidissime diapositive» che oltre ad un galeone spagnolo completo di cannoni, una nave romana con moltissime anfore, alcune delle quali ancora sigillate, un aereo tedesco della seconda guerra mondiale e molti rifiuti, dimostrano l'esistenza sul fondale di «valigie, scarpe e, in dettaglio, di alcune parti inaspettatamente grandi del velivolo, dell'ordine di qualche metro, oltre a quelle che vengono definite boe di profondità». «I resti - sostiene il deputato della sinistra indipendente, Sergio De Julio, uno dei due relatori della commissione, che era accompagnato dal dc Zamberletti e

dal federalista europeo Ciccio-messere - sono proprio lì dove non dovevano essere. Vale a dire, nel quadrato di mare largo 5 km per 5 km, già scandagliato dall'Ifremer». «All'epoca - aggiunge - si disse che non c'era nulla: solo frammenti insignificanti. Si realizzò anche un video che faceva vedere un fondo marino nudo».

Fidandosi degli esiti dello scandaglio compiuto dall'Ifremer, all'inizio delle nuove operazioni, si era infatti esplorato, senza risultato, un quadrato di 20 km per 20 km intorno alla zona del primo recupero. Ed è stato soltanto quando «per scrupolo» si è tornati al «primo e già noto quadrato» che sono saltati fuori, «ripresi in modo chiarissimo, reperti, anche relativamente grandi del Dc-9». L'Ifremer ha mentito? E' una domanda che si pone lo stesso

De Julio, sottolineando anche il costo di quella prima operazione di recupero.

Per ricostruire «pressoché per intero» il relitto del Dc-9 Itavia nella base di Pratica di mare (dove sono attualmente conservati i resti recuperati nella prima operazione), gli esperti sostengono tuttavia che si dovrà aspettare «almeno fino a settembre», scavalcando così luglio, termine fissato per il deposito della perizia. «Questo slittamento dei tempi - conclude De Julio - non permetterebbe assolutamente di chiudere definitivamente l'inchiesta entro il 31 di dicembre, come oggi previsto per i reati di strage dopo la proroga delle istruttorie già avviate con il vecchio rito. E questo deve dunque spingerci a proporre un ulteriore rinvio per i reati di strage o altre forme di salvaguardia».

USTICA

Cossiga attacca Gualtieri

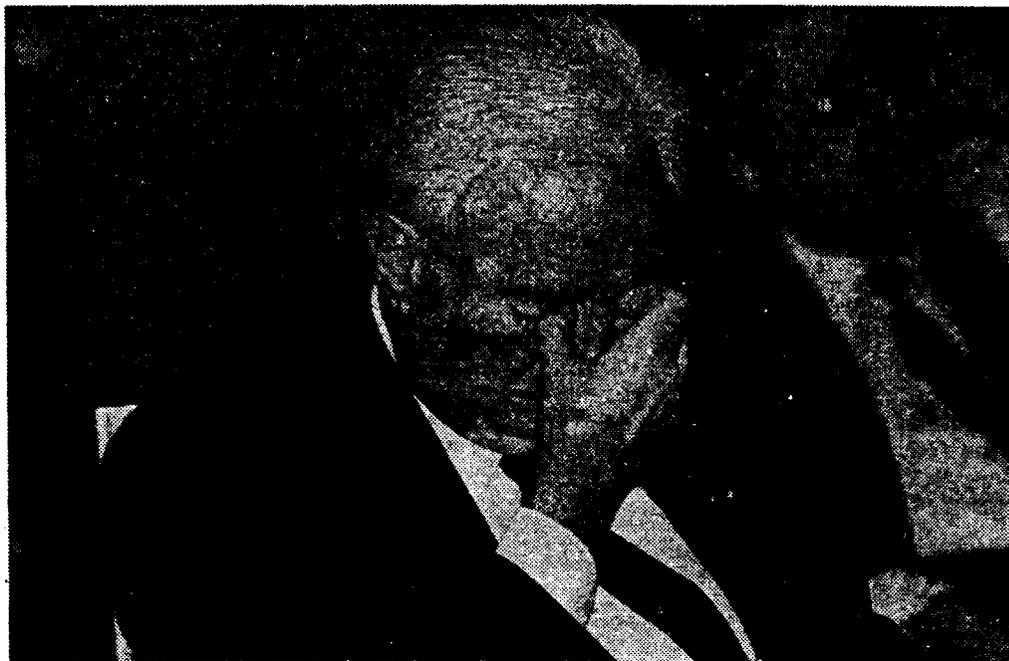
«Confonde le idee al giudice». La commissione: «Dica chi lo ha fregato»

di Daria Lucca

ROMA

Si, lo hanno «fregato», se è vero che gli avvenimenti della sera di Ustica sono diversi da come gli furono presentati allora. In una sala del Palazzo delle Nazioni Unite a Ginevra, dove ha incontrato ieri i giornalisti, Francesco Cossiga è ritornato sulle sue dichiarazioni. Le ha confermate, spiegando di non avere problemi a usare parole forti, espressioni colorite. Ma ha contemporaneamente lanciato critiche pesanti all'organismo inquirente del parlamento, e soprattutto al suo presidente: «Ogni seduta della commissione d'inchiesta su Ustica serve a confondere le idee del giudice Priore. Ma che lo lascino lavorare in pace...».

Nop è stato un inciso, né un accenno secondario. Era un attacco preciso e meditato: «Più che luci nuove abbiamo accumulato ombre. E' colpa di tutti, per l'abitudine che abbiamo di confondere la speculazione con la ricerca della verità. Molte volte mi chiedo se le commissioni d'inchiesta siano fatte per trovare argomenti per combattersi in campagna elettorale e per prendere voti, o per ricercare la verità». Un problema da affrontare, secondo Cossiga: «In uno stato di diritto non si può continuare a fare inchieste parallele, una sulla base del diritto e le altre secondi i capricci di alcuni rappresentanti politici». Poi ha aggiunto, in tono ironico, di aspettare che la commissione stragi si interessi «di una cosa molto importante», e cioè le sue corde vocali che hanno un abbassamento di voce: «Ma non ditelo al senatore Gualtieri non vorrei che la commissione aprisse un nuovo capitolo sui segreti della follia del presidente della repubblica».



Francesco Cossiga

foto Marco Lanni

A Palazzo San Macuto, sede della commissione, le battute del capo dello stato hanno ricevuto un'accoglienza piuttosto fredda. L'indipendente di sinistra Sergio De Julio, uno dei relatori sul caso Ustica, ha fatto notare che «gli attacchi alla commissione vengono fuori ogni qualvolta viene fatto in qualche modo il nome di Cossiga o quando sono in corso proposte di proroga per i lavori della commissione stessa». E non c'è da preoccuparsi per i magistrati: «Priore sta lavorando con molta serietà e non credo che si faccia confondere le idee da nessuno». Invece, continua De Julio, «Cossiga dovrebbe preoccuparsi di uscire dal generico e denunciare con nome e cognome chi l'ha 'fregato'. Altrimenti viene il sospetto che il suo sia un modo per chiamarsi fuori. Infine, il presidente potrebbe preoccuparsi del fatto che il ministro

Martelli non firma il decreto di proroga per le inchieste sulle stragi».

L'eternazione sulla strage al Dc 9 Itavia non è piaciuta neanche a Luigi Granelli: «Sul mistero di Ustica si sta passando dalla difesa a riccio a un'inquietante molteplicità di ammissioni. Il fatto sollecita ancora una volta atti di governo per avviare, senza l'alibi di attendere le conclusioni della magistratura, il risanamento e la riorganizzazioni di delicati apparati pubblici che, secondo il presidente del consiglio, ministri e lo stesso capo dello stato, potrebbero avere imbrogliato le carte per nascondere la verità». Granelli, dc, ha poi ricordato come la commissione abbia già inviato al parlamento una prerelazione in cui «sono stati accertati comportamenti discutibili di settori dell'Aeronautica, depistaggi, interventi non dovuti dei servizi, carenze

legislative e organizzative, inefficienza dei controlli anche da parte dell'autorità politica».

Sono le dichiarazioni di Cossiga a confondere le idee, aggiunge il radicale Roberto Cicciomessere, perché «non hanno portato finora l'autorità giudiziaria e la magistratura ad avvicinarsi alla verità». La commissione, al contrario, «può essere almeno soddisfatta di avere costretto dei giudici responsabili di gravi omissioni ad abbandonare l'inchiesta». Rosario Priore e Giovanni Salvi sono infatti titolari delle indagini dall'estate del '90, dopo che i precedenti inquirenti (Giorgio Santacroce e Vittorio Bucarelli) hanno lasciato l'incarico. Alfredo Biondi, infine, ricorda a Cossiga il richiamo «einaudiano» del «conoscere per deliberare. Deliberare senza conoscere sarebbe presuntuoso. Evitare di conoscere sarebbe tartufesco».

Ustica, caccia francesi dalla Corsica?

L'aviazione di Parigi viene tirata in ballo dalla testimonianza di un italiano in vacanza

di **Daria Lucca**

ROMA

Un nugolo di caccia francesi sono stati visti decollare dalla base di Solenzara, in Corsica, la sera del 27 giugno '80, nelle ore precedenti l'incidente al Dc 9 Itavia che costò la vita a 81 persone. La testimonianza spontanea di un ex dipendente Italsider, raccolta a Genova dal giudice Rosario Priore, riporta in ballo il paese che l'ex capo del Sismi, Fulvio Martini, considera potenzialmente responsabile della strage al «50 per cento», in alternativa - o insieme - agli Stati Uniti.

A Solenzara, quella sera, il

signor Umberto Paterlini era in vacanza. Ciò non gli ha impedito di notare un grande movimento di aerei. E lì, nella base che si affaccia sul Mar Tirreno, a metà strada fra Bastia e Porto Vecchio, l'Armée de l'air vanta la sua punta avanzata nel Mediterraneo. Gli aerei erano molti, secondo il teste, e l'orario sospetto. Per questo, gli inquirenti del caso Ustica hanno deciso di mettere a verbale i suoi ricordi. Che peso giudiziario, potrà avere la memoria di un uomo di 61 anni? Abbastanza da convincere i magistrati a considerare attendibile il testimone e «interessante» quel che ha raccontato.

Sul grande scenario delle bugie collezionate finora intorno all'incidente del Dc 9, ne aggiunge un'altra. Perlomeno, autorizza a dubitare seriamente delle smentite francesi. Anzi, dell'unica dichiarazione francese diffusa nel corso degli anni, ripetuta anche nelle richieste ufficiali da governo a governo. La portaerei Clemenceau era ormeggiata a Tolone, ha detto Parigi, e la sua consorella Foch stava addestrando i giovani piloti, su caccia disarmati, nel tratto di mare davanti al porto del Midi. Lontane dal teatro della strage, dunque. E i caccia dell'aviazione? Neanche «l'aviazione con base a ter-

ra ha operato nella zona della catastrofe», recitava il comunicato. Spiegando, in aggiunta, che «la lontananza della zona» di Ustica era «incompatibile con il raggio d'azione» della loro flotta aerea. Sì, per le basi sulla terraferma della madrepatria. Ma Solenzara non è così «incompatibile» con l'area fra Ponza e Ustica dove il Dc 9 è precipitato. Nella loro smentita, i francesi sembravano dimenticarselo. L'anziano ex dipendente Italsider, con i suoi ricordi a quanto pare molto precisi, riapre il capitolo. Anche perché, la traccia circolare segnalata dal radar di Poggio Ballone proprio davanti alla

Corsica, acquista ora il suo giusto significato. Il centro radar toscano registrò un aereo che girava in tondo, poco prima dell'incidente. Era, probabilmente, il radar volante che guidava i caccia di Solenzara. Le autorità francesi dovranno dire dove erano diretti, quei caccia, e perché erano così numerosi.

A Genova, il giudice Priore ha studiato anche il fascicolo processuale dell'Achille Lauro. Lì, sperava di trovare la conferma di un dettaglio tecnico della sua inchiesta. Non ci sono dunque collegamenti né con i sequestratori né con i loro mandanti.

USTICA

«Non prorogo Gualtieri»

Il capo dello stato non rinnoverà la legge sulla commissione stragi

TORINO

«Se nei prossimi giorni andrò in clinica sarà per togliermi, forse, un polipo che non è un cancro». Lo ha annunciato ieri ai giornalisti presenti a Torino, il presidente della repubblica Francesco Cossiga, aggiungendo subito di voler chiarire che non si tratta di nulla di grave per non dare «illusioni» a vasti settori del paese, «tra cui il giudice Casson».

Da Torino, dove si trova per una visita di due giorni, il capo dello stato, in una conferenza stampa non prevista dal cerimoniale, ha prima informato i giornalisti di aver incontrato in mattinata tre gladiatori «abbandonati al linciaggio dalla viltà della classe politica»; quindi ha confermato «totalmente e in tutte le sue parti il giudizio su Casson», ha ribadito

la sua richiesta di un pubblico ministero «gerarchizzato e unitario» e, riguardo a Ustica, ha con forza diffidato il presidente della commissione stragi, Libero Gualtieri, a «tirare in ballo davanti ad una commissione di inchiesta parlamentare il presidente della repubblica».

«Io - ha quindi affermato - rinverrò la legge sulla commissione stragi e il parlamento, se vuole, potrà riapprovarla, nel qual caso esaminerò il testo della legge per vedere se non ricorrono gli estremi dei poteri del rifiuto assoluto della firma».

Il presidente della repubblica ha poi detto di aver letto «con molta attenzione» l'articolo di Occhetto sull'Unità a proposito della Dia, affermando che «l'on. Occhetto ha ragione».

Cossiga ha quindi spiegato i

motivi per i quali ha incontrato ieri mattina tre persone che facevano parte di «stay behind». «E' vero, io ho ricevuto e mi sento onorato ha spiegato Cossiga - che siano venuti a trovarmi il signor Mathieu che, con la sua signora, facevano parte da lungo tempo di «stay behind» e sia lui che la signora si sottoponevano ai periodici addestramenti insieme con il signor Viroglio, tutti liberali. Quindi ha ricordato di aver fatto conoscenza con questi tre «gladiatori» dopo aver saputo che uno di questi era stato costretto alle dimissioni ed un altro aveva avuto gravi fastidi nel lavoro privato.

«Io credetti opportuno telefonargli e stavo quasi per chiedergli scusa - ha spiegato - dopo che democratici e liberali si erano fidati dello stato e alcune imprudenze e talvolta viltà

della classe politica li hanno abbandonati al linciaggio di una parte della stampa, delle forze politiche ed anche di qualche magistrato». Parlando del giudice Felice Casson, il presidente della repubblica ha detto che questo problema «l'ha sollevato un altro signore, un altro giovane, Amatucci. Io ho detto di Casson quello che pensavo e ne confermo totalmente il giudizio; se riterrò di dover esercitare i poteri competenti perché si verifichi il comportamento di Casson, questa è - ha spiegato - un'altra questione».

Il capo dello stato ha quindi ribadito il proprio pensiero sulla «pretesa del Csm di interpretare il codice di procedura penale»: secondo Cossiga non spetta l'interpretazione del codice al Csm, «bensì ai magistrati e allo stesso parlamento».

Il caccia sarebbe caduto nel luglio '80 Ustica, nuova perizia sul Mig libico precipitato nella Sila

□ Il giudice vuole sapere se i fori rinvenuti sui resti del velivolo sono stati provocati da una battaglia aerea. E' la prima volta che la vicenda viene collegata ufficialmente al disastro del Dc9 dell'Itavia

Un inseguimento aereo alla velocità di mille chilometri all'ora. Un duello tra caccia militari a colpi di missili aria-aria. Un velivolo di linea, con 81 persone a bordo, che si ritrova nel bel mezzo della battaglia. Potrebbe essere andata così, la sera del 27 giugno '80, nel cielo di Ustica. Con un Dc9 civile abbattuto per errore da un missile e un caccia militare precipitato nella vicina Sila, sfioracchiato dai cannoncini dell'aereo rivale. E' per verificare questa tesi che il giudice istruttore Rosario Priore ha ordinato ieri l'ennesima perizia tecnica dell'inchiesta sul disastro di Ustica. Ma stavolta sotto le lenti di ingrandimento dei tecnici non finiranno i rottami del Dc9 Itavia, bensì i pezzi del Mig 23 libico recuperati nello scorso novembre in un crepaccio a Timpa delle Magare, sulla Sila.

Da quei pezzi arrugginiti, che secondo gli ultimi accertamenti appartengono quasi sicuramente al caccia libico precipitato dodici anni fa, potrebbe arrivare un tassello importante per ricostruire lo scenario in cui si consumò la tragedia di Ustica. Secondo le ricostruzioni ufficiali, quel Mig sarebbe precipitato il 18 luglio '80, molti giorni dopo il disastro del Dc9 Itavia. Nessuna sicurezza era stata raggiunta circa le cause dell'incidente: era stato formulato un ventaglio di ipotesi che andavano dall'avaria meccanica al motore al malore del pilota, fino ad un'improvvisa mancanza di carburante. L'unica cosa certa fu la relativa rapidità con cui il corpo del pilota (si disse che era un

istruttore siriano che lavorava per la Libia) fu restituito alle autorità di Tripoli. Tuttavia, due medici calabresi fecero in tempo ad esaminare la salma, per effettuare la perizia legale. E notarono che il corpo era in avanzato stato di decomposizione, come se la morte risalisse a diversi giorni prima.

Fino a ieri, tuttavia, ogni collegamento tra l'aereo di Gheddafi e la tragedia di Ustica era sempre stato respinto con forza dalle autorità militari e civili. Fino a ieri, appunto; quando il giudice Priore, con un atto istruttorio nemmeno troppo inaspettato, ha chiesto ad un collegio di periti di verificare se i danni ancora visibili sulla carlinga del

Mig 23 possano essere stati provocati da una battaglia aerea.

Il magistrato si è rivolto ad uno dei massimi esperti internazionali in «test di guerra», il professor Manfred Held, che sarà affiancato da due esperti italiani, i professori Carlo Casarosa e Enzo Dalle Mese, entrambi della facoltà di Ingegneria dell'Università di Pisa. Questo trio di esperti dovrà rispondere a quattro quesiti specifici, entro i sessanta giorni di tempo assegnati dal magistrato. In primo luogo dovranno specificare quali tipi di testate missilistiche aria-aria erano disponibili all'epoca dei fatti e su che tipi di aerei potevano essere montate. Di ogni tipo di missile, inoltre, i periti dovranno chiarire il funzionamento e il tipo di danneggiamento che provocano sull'obbiettivo dopo averlo colpito. Infine, il quesito chiave: un'analisi balistica sui numerosi fori rinvenuti sulla carlinga del Mig 23 ritrovato a Timpa delle Magare, in Sila, per accertare se quei fori possano essere stati provocati da un conflitto con un altro caccia.

Come si ricorderà, fino a poche ore prima del disastro di Ustica, in tutto il basso Tirreno si stava svolgendo un'esercitazione militare della Nato. E in questo contesto, restando nel campo delle pure supposizioni, apparirebbe quantomai credibile l'ipotesi di un conflitto con un altro aereo militare estraneo all'Alleanza Atlantica. E per verificare anche questa ipotesi, il giudice Priore ha disposto la nuova perizia.

M. Mert.

Palermo

Forse altre indagini sulla scomparsa dell'«agente segreto»

PALERMO - Sarà la Cassazione a decidere se per l'inchiesta sul caso della misteriosa sparizione di Emanuele Piazza, un collaboratore esterno dei Servizi segreti, possa essere concessa una proroga di 6 mesi per le indagini, come chiede la Procura della Repubblica, oppure no, come invece sostiene il giudice per le indagini preliminari. Emanuele Piazza, 30 anni, ex agente di polizia, scomparve il 15 marzo del 1990, ma la notizia si diffuse solo sei mesi dopo. Piazza avrebbe cercato di essere arruolato dai servizi segreti fornendo informazioni sui latitanti

Ustica, inizia il nuovo recupero dei pezzi del Dc9 rimasti in mare

Undici anni di indagini sulla strage di Ustica per ricominciare da zero. Per ripartire dal fondo del Tirreno. Il 25 marzo gli esperti della ditta inglese Wind Pol inizieranno il nuovo recupero dei resti del Dc9. Il giudice Priore ha concesso quaranta giorni prorogabili fino a 10 settimane per terminare il lavoro. Per riportare in superficie ciò che resta del Dc 9 dell'Itavia abbattuto il 27 giugno del 1980 con 81 persone a bordo. Contemporaneamente il magistrato ha ordinato nuovi esperimenti sui radar di Ciampino, Fiumicino e Marsala per verificare il funzionamento delle apparecchiature. La perizia affidata a un pool di esperti internazionali prosegue e sono già state rico-

struite le sagome del Dc 9 e del Mig libico con i pezzi conservati nell'hangar militare di Pratica di Mare. È su quello che i periti stanno lavorando ma ritengono necessario recuperare anche altri pezzi e per questo si sono espressi favorevolmente riguardo al quesito che sollecitava il loro parere sulla nuova missione in fondo al Tirreno.

Mentre questo tipo di accertamenti prosegue autonomamente il giudice Priore è alla ricerca di una parte del fascicolo sul Mig libico che sembra svanito nel nulla. Si tratta dei documenti sull'attività degli inquirenti calabresi che a quanto risulta non sarebbero mai arrivati nella capitale.

Strage di Ustica: il Mig libico precipitato in Sila era armato con un cannone

Il Mig libico precipitato sulla Sila nel 1980 era armato. Aveva un cannoncino bicanna che fu ritrovato successivamente, durante l'opera di recupero del relitto e prima dell'intervento definitivo dei libici. È questa una delle novità più importanti, sino ad ora sempre smentita, emersa nel corso delle audizioni della Commissione Stragi riguardo alle indagini sulla strage di Ustica. Ieri sono stati ascoltati il presidente della commissione italo-libica, generale Sandro Ferracuti, che indagò sul Mig; il generale Cherubino Brancaleoni, tra i primi ad arrivare nella zona di caduta del velivolo libico; il maggiore Andrea Del Zoppo, già ufficiale presso il centro radar di Marsala. Una circostanza che era stata sino ad ora sempre smentita. Durante la seduta l'onorevole Sergio De Julio ha anche reso pubblico un "notam" fatto pervenire alla commissione dal Sios aeronautica, che si riferisce alle esercitazioni militari del 27 giugno del 1980. L'avviso per gli aerei civili segnalava su una ampia porzione della Sicilia la pericolosità del passaggio a causa di un "intenso traffico militare" dal mattino a

30 minuti dopo il tramonto. Nella zona segnalata è compresa anche una parte di mare a nord e a sud della Sicilia centrale. Un dato questo che potrebbe aggiungere elementi a quanto si è cercato di chiarire più volte nel tempo: e cioè se quella sera potevano esserci in corso esercitazioni militari al largo della Sicilia poco prima del tramonto. Per quel che riguarda la Sinadex Del Zoppo ha spiegato che «i nastri per le esercitazioni potevano essere preparati a Marsala, come nel caso del nastro 5904, utilizzato quella sera».

Dal canto loro i familiari delle vittime di Ustica hanno dato mandato ai loro legali di ripresentare un ricorso al Consiglio superiore della magistratura nei confronti dei giudici Santacroce e Bucarelli che, a vario titolo, hanno condotto la fase istruttoria dopo la sciagura aerea. «Le numerose attività peritali che sta compiendo il nuovo giudice Priore - ha detto il presidente dell'associazione Daria Bonfietti - stanno infatti mostrando i limiti, le carenze, le inefficienze e l'inconcludenza dell'attività condotta dai giudici precedenti».

Ustica, cominciano oggi le operazioni di recupero dei resti del Dc9

Cominciano questa mattina, alle sei, le operazioni di recupero dei resti del Dc9 dell'Itavia precipitato il 27 giugno 1980 nel tratto di mare antistante Ustica. Nel punto esatto in cui il velivolo si inabissò con 81 persone a bordo la nave Valiant della società inglese Wincpol si fermerà per alcuni giorni, per tentare il recupero dei rottami più piccoli che non furono ripescati durante le precedenti operazioni coordinate dalla ditta francese Ifremer.

All'inizio delle operazioni parteciperà anche il giudice istruttore Rosario Priore e il pubblico ministero Giovanni Salvi, che si occupano dell'inchiesta sui motivi del disastro. Con loro, assisteranno alle prime fasi del recupero i periti di ufficio e di parte, uno dei legali di parte civile e alcuni familiari delle vittime. Prosegue intanto il lavoro dei periti che stanno esaminando i resti recuperati finora. Secondo alcune indiscrezioni questi esperti avrebbero individuato tra i resti recuperati al largo di Ustica anche un pezzo di aereo militare, che potrebbe avvalorare l'ipotesi di una collisione aerea tra il Dc9 Itavia e quest'ultimo velivolo. A questo proposito, i periti avrebbero recentemente individuato nei tracciati radar della centrale di Fiumicino un segnale estraneo a quello del Dc9 che, con ogni possibilità, potrebbe appartenere ad un altro aereo.

Strage di Bologna

Patuelli: gravissime e non documentate le accuse dei familiari

BOLOGNA - L'on. Antonio Patuelli della segreteria generale del Pli - parlando a Bologna - ha affermato che «solo il grande dolore per i propri congiunti scomparsi potrebbe spiegare le gravissime e non documentate affermazioni dell'associazione dei familiari delle vittime della strage del 2 agosto, ma temiamo che, nell'inconcludenza delle indagini giudiziarie e dei processi sia, invece, in atto una inammissibile ricerca di un capro espiatorio nell'on. Francesco Cossiga, «L'azzardato attacco contro l'on. Cossiga è a senso unico: oltretutto - ha aggiunto Patuelli - dopo l'agosto 1980 l'on. Cossiga rimase presidente del consiglio dei ministri solamente per poche settimane».

**Ustica
L'ufficio di Gladio
si interessò
al Mig libico caduto**

Anche l'ufficio dei Servizi da cui dipendeva Gladio si interessò del Mig 23 libico caduto sulla Sila il 18 luglio 1980 e più volte collegato alla strage di Ustica. Il giudice Priore ha interrogato il direttore della settima divisione, Paolo Inzerilli, su un documento datato 27 luglio 1980. "Una stazione di ascolto dell'Armee de l'air - è scritto nella nota - il giorno 18 luglio ha intercettato una comunicazione radio, in lingua russa, diretta a contattare o ricercare il velivolo in oggetto. Dalla comunicazione, proveniente da emittente che si trovava probabilmente nella zona di Tripoli, si evidenziava che il velivolo era diretto a Malta. La mattina del 18 luglio il velivolo G222 del servizio dovesse effettuare un volo da Ciampino a Malta e viceversa, per il quale le autorità maltesi avevano già dato l'autorizzazione che invece, in quella stessa mattinata, veniva inaspettatamente revocata da Malta».

I misteri di Ustica

Ancora quasi intero in fondo al mare il relitto dell'aereo

■ ROMA. «Quasi tutto quello che manca del dc9 caduto ad Ustica», Sergio De Julio (Sin. Ind.), uno dei due relatori della commissione stragi sul disastro del velivolo dell'Itavia, racconta così i primi risultati del nuovo recupero nel Tirreno dei resti del velivolo precipitato nella notte del 27 giugno 1980, secondo quanto emerso nell'incontro avuto stamane con i giudici Priore, Coiro e Salvi. I magistrati hanno informato la delegazione dell'organismo bicamerale d'inchiesta sulle indagini in corso. I parlamentari, per parte loro, hanno già redatto un primo rapporto sulla vicenda. «Ci sono - dice De Julio che era accompagnato dai colleghi Zamberletti (dc) e Ciccio-messere (federalisti europei) - pezzi molti grandi del velivolo, dell'ordine anche di qualche metro, e proprio lì dove non ci dovevano essere e cioè nel quadrato di mare largo 5 km per 5 km già scandagliato dalla ditta francese «lfremen» che effettuò il primo discusso recupero dei resti del velivolo». De Julio spiega che «allora si disse che non c'era nulla:

solo frammenti insignificanti. Si realizzò anche un video che faceva vedere un fondo marino "nudo": senza frammenti rilevanti o particolarmente importanti».

De Julio spiega ancora che all'inizio «si è scandagliato un quadrato di 20 km per 20 km attorno al primo quadrato "già" visto, senza alcun risultato specifico, se non i molti reperti archeologici e non. Tornati al primo quadrato solo "per scrupolo" sono saltati fuori, ripresi in chiarissima evidenza dalle diapositive, frammenti, reperti, anche relativamente grandi del dc9». «Proprio dove si sapeva con certezza che non vi era nulla, c'era tutto, tanto da far pensare che si possa realmente ricostruire quasi per intero il velivolo a Pratica di mare. Per questo obiettivo però si dovrebbe andare avanti almeno fino a settembre nelle operazioni di recupero, scavando così il termine di luglio per il deposito della perizia che è collegata ai risultati della campagna di recupero».

Messaggero
26/6/81

I resti nello spazio di mare già perlustrato nel primo recupero

Ustica, individuati gli altri rottami del Dc9

di FIORENZA SARZANINI

Parti di aereo grandi anche un metro, rimaste in fondo al mare dopo quella tragedia che costò la vita ad 81 persone. La missione nel Tirreno per recuperare i resti del Dc 9 dell'Itavia precipitato al largo di Ustica il 27 giugno 1980 porta clamorosi risultati. E smentisce la versione dell'*Ifremer*, la società francese che si occupò del primo recupero, che affermò di aver riportato in superficie il 70 per cento del relitto. «In fondo al mare - spiega Sergio De Julio, membro della commissione Stragi che indaga su quella tragedia - resta quasi tutto quello che manca del Dc 9. Proprio dove si sapeva con certezza che non vi era nulla, c'era tutto, tanto da far pensare che si possa realmente ricostruire quasi per intero il velivolo a Pratica di Mare». Una de-

□ Clamorosi risultati dalla missione in corso nel mare Tirreno: smentita la versione della società francese che assicurò di aver prelevato quasi tutto il relitto. I problemi dei tempi dell'inchiesta

legazione della commissione si è incontrata proprio ieri con i magistrati che si occupano dell'inchiesta giudiziaria e ha visionato le fotografie già scattate dalla società inglese *Wind Pol*. Ha constatato che gran parte del relitto è ancora in fondo al mare. La speranza è che fra quei resti possa esserci anche la scatola nera. Il *date recorder*, mai ritrovato, indispensabile per sapere cosa successe quella maledetta sera all'aereo che da Bologna doveva atterrare a Palermo.

Undici anni dopo quel disastro c'è dunque ancora

bisogno di tempo. I risultati raggiunti sino ad ora dimostrano che poco era stato fatto e che rimane ancora moltissimo da scoprire. Il problema è la scadenza dei termini dell'inchiesta giudiziaria. La proroga concessa dopo l'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale scadrà il 31 dicembre, ma De Julio non esclude che la commissione Stragi possa sollecitare un ulteriore "allungamento" dei tempi. «Queste novità - dichiara - devono spingerci a proporre un ulteriore rinvio per i reati di strage o altre forme di salvaguardia vi-

sto che non è più credibile pensare a recuperi selezionati delle parti del velivolo. Oramai serve che tutto venga in superficie». Alle bugie, alle menzogne, ai depistaggi, si aggiunge questo nuovo giallo del primo recupero. Molti dubbi erano già emersi nel corso dell'inchiesta giudiziaria e di quella parlamentare, ma ora arrivano le conferme. L'*Ifremer* non recuperò tutto quello che era possibile. Lasciò in fondo al mare anche pezzi molto importanti. Quel recupero costò circa sette miliardi. Una cifra spesa, a quanto pare, inutilmente. La società *Wind Pol* ha ri-

cominciato praticamente da zero. «Ci sono dei pezzi anche molto grandi - spiega De Julio - proprio dove non ci dovevano essere e cioè nel quadrato di mare largo 5 km per 5 km già esplorato dall'*Ifremer*. All'inizio la *Wind Pol* ha scandagliato un quadrato di 20 km per 20 km attorno al primo quadrato già visto, senza alcun risultato specifico. Ma dopo, gli esperti sono tornati per scrupolo al primo quadrato e sono saltati fuori, ripresi in chiarissima evidenza dalle diapositive frammenti, reperti, anche relativamente grandi, del Dc9». Il giudice istruttore Rosario Priore conta di terminare il recupero per gli inizi di settembre, ma il tempo che resterà sarà sufficiente per arrivare a quella verità che il Paese attende da undici anni?

«Nei motori del Dc-9 precipitato a Ustica trovati frammenti estranei all'aereo»

BOLOGNA - «Undici anni sembrano passati invano, ma mai come adesso le cose stanno letteralmente venendo a galla» e chi pensava che 3500 metri di profondità fossero sufficienti a nascondere in fondo al mare, oltre ai nostri morti, anche la verità si è sbagliato».

Lo ha detto Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei parenti delle vittime di Ustica, durante la conferenza stampa per l'undicesimo anniversario del disastro, durante la quale ha rivelato tra l'altro particolari relativi alla perizia sui motori del Dc9 disposta dal giudice Rosario Priore, che si sarebbe conclusa una decina di giorni fa. «I nostri periti ci hanno riferito - ha rivelato Bonfietti - che nei due motori, aperti alla Fiat Avio, sono stati trovati frammenti estranei, che non appartengono all'aereo».

Tutte le indagini confermano finora, secondo Bonfietti, che il cielo di Ustica il 27 giugno 1980 fu teatro di un'azione di guerra. «I periti di parte - ha aggiunto - ritengono affidabile il radar di Ciampino e da una più attenta lettura degli ultimi minuti di volo si può addirittura pensare che nascosto sotto il Dc9 dell'Itavia ci fosse un altro velivolo».

Bonfietti ha poi denunciato che «l'Aeronautica continua a non collaborare: dopo 11 anni vengono an-

□ Lo ha rivelato Daria Bonfietti, dell'associazione dei parenti delle vittime, nell'undicesimo anniversario della sciagura

cora riferiti particolari e consegnati documenti mai rivelati prima - ha detto -; la verità sulle cause non c'è ancora ma le responsabilità degli uomini degli apparati dello Stato è già una grande verità».

La conferenza stampa è

stata convocata a Bologna per annunciare che l'anniversario verrà celebrato in settembre con un grande concerto di cantanti italiani (tra i quali probabilmente De Gregori, Paoli e Baglioni) organizzato da David Zard nello stadio Dall'Ara

messo a disposizione dal comune e con l'anteprima del film di Marco Risi «Il muro di gomma» sulla tragedia di Ustica. Ma Bonfietti, che aveva accanto lo stesso Zard e il regista, ne ha approfittato per fare il punto sull'inchiesta e denunciare il fatto che nel rispondere alle affermazioni formulate in ottobre da un perito dell'associazione, il dott. Migliano, «i periti degli imputati hanno fatto riferimento a documenti che mai erano stati resi noti».

«Questo - ha commentato - è già abbastanza grave perché mostra come in questa vicenda qualcuno giochi con qualche carta in più, ma oggi sappiamo che quei documenti erano stati espressamente negati alla magistratura perché coperti da segreto militare». Rimane inoltre aperta la questione del Mig libico: i periti - ha detto - non riescono a trarre le loro conclusioni «per il continuo affastellarsi di dati e reperti che vengono forniti ormai con lo scoperto intento di rinviare ogni decisione».

Infine per Bonfietti è semplicemente «allucinante» che il primo recupero abbia lasciato in fondo al mare parti importanti del relitto del Dc9 e se la nuova operazione di recupero avverrà in settembre «sarà necessario uno slittamento della fase processuale».

Ustica, trovati i resti del missile

■ Sono in fondo al Tirreno accanto ai pezzi del Dc9 dell'Itavia

□ Il relitto è identificato con la sigla MK 30. Potrebbe essere dello "Standard RIM 67A", all'epoca in dotazione alla Nato

di FIORENZA SARZANINI

Resti di un missile in fondo al Tirreno. Sono stati trovati tra i pezzi del Dc 9 dell'Itavia precipitato il 27 giugno 1980 con 81 persone a bordo. La clamorosa conferma arriva da una foto. Una diapositiva che gli esperti della società inglese *Windpol* hanno scattato durante le nuove operazioni di recupero del relitto dell'aereo Itavia. Fra le migliaia di pezzi che la ditta francese *Ifremer* (quella che si occupò della prima operazione) ha lasciato in fondo al mare c'è anche un motore propulsore identificato dalla sigla MK 30 (ma potrebbe essere anche MK 3.0). Il motore di un missile che a prima vista sembra lo "Standard RIM 67A".

«Si tratta di un ordigno terrararia - spiega Sergio De Julio, membro della commissione Stragi per la Sinistra Indipendente - che all'epoca era in dotazione alle forze della Nato». E le sue parole sono confermate anche da un altro commissario, il democristiano Zamberletti. «Se effettivamente è quel missile - sostiene - è un missile navale. Una grossa "bestia" che ha una grande portata e che non può essere partito da una nave nazionale per la semplice ragione che le navi che potevano averlo in dotazione erano solo due, l'Andrea Doria e il Vittorio Veneto. Andando per esclusione l'unica altra marina che aveva quel missile è quella americana».

De Julio è l'unico ad aver visto quella foto oltre al giudice Priore e ai periti. Il magistrato ha già disposto il recupero immediato di quella parte di missile e gli interrogativi che si pongono adesso sono inquietanti. Il resto del missile si trova proprio nella zona che la società francese ispezionò

nel corso delle prime operazioni, ma i tecnici lo ignorarono. Chi lo ordinò? Se la loro intenzione era quella di non portarlo alla luce, perché non lo fecero sparire? «Probabilmente - sostiene De Julio - perché non si pensava che qualcuno sarebbe tornato a 3.500 metri in fondo al mare». Eppure qualcuno lo ha fatto. È stato il giudice Priore a convincersi della necessità di tentare una nuova operazione e la sua proposta ha subito ottenuto il *placet* del presidente del Consiglio, Giulio Andreotti, che all'epoca del disastro non ricopriva alcun incarico di governo.

Ora qu "missione" sta portando risultati sconvolgenti. Ed accredita ancora una volta il convincimento che ci fu una chiara volontà di nascondere la verità quando gli esperti della *Ifremer*, una società poi risultata legata ai servizi segreti francesi, andarono in fondo al Tirreno. «Abbiamo portato su il 70 per cento dell'aereo», dissero gli esperti al termine della loro operazione, ma quella affermazione viene ora smentita. Molte parti del Dc 9 sono rimaste in mare. Pezzi che potevano anche essere facilmente recuperati. Lo hanno accertato i responsabili della *Windpol*. E lo hanno dimostrato consegnando al magistrato centinaia di diapositive. Tra le foto c'è anche quella del missile.

I depistaggi e le bugie che hanno segnato questi undici anni trascorsi dall'abbattimento del Dc 9 continuano. E iniziano proprio quella maledetta sera del 27 giugno 1980. L'aereo dell'Itavia partito da Bologna doveva atterrare a Palermo, ma fu abbattuto al largo di Ustica. Il presidente del Consiglio dell'epoca era Francesco Cossiga. Alla Di-

fesa siede il socialista Lelio Lagorio, l'uomo che disse poi di aver «rivoltato l'Aeronautica come un guanto» per accertare responsabilità dei nostri militari. I vertici dei servizi segreti erano quelli balzati agli onori delle cronache per l'affare P2: al Sismi c'era Santovito, al Sisdè Grassini. Ed è proprio il ruolo dei Servizi a gettare ombre sulle indagini di questi anni. L'ipotesi del missile è stata sempre negata dalle autorità italiane. Più volte si è accreditata la presenza di una bomba a bordo del Dc 9, e si è tentato di escludere - nonostante una perizia che dimostrava il contrario - che l'aereo dell'Itavia potesse essere stato colpito da un ordigno che pro-

veniva dall'esterno. Adesso quell'ipotesi torna prepotentemente alla ribalta. I resti di un missile sono in fondo al mare. E sono accanto a quelli del velivolo. Bisognerà ora provare che non c'è tra il missile e il Dc 9 una stretta connessione. Così come sarà difficile da spiegare la nuova ipotesi che vuole il missile partito da una nave e non da un altro aereo come era stato più volte sospettato.

«L'ipotesi navale non si è mai potuta approfondire - spiega Zamberletti - per alcune difficoltà e per la ragione che non essendoci in zona navi italiane non abbiamo dati diretti su chi ci fosse in quel tratto di Mediterraneo. C'è un controllo dello spazio aereo, non del mare. Se così fosse sia l'Ae-

ronautica che la Marina uscirebbero dalla vicenda». Zamberletti puntualizza il ruolo dei vertici militari del nostro Paese, ma stando alle dichiarazioni ufficiali l'Aeronautica italiana era già stata esclusa dalla lista dei possibili responsabili dell'abbattimento del Dc 9. Lo stesso capo del Sismi, Fulvio Martini, dichiarò di fronte alla commissione Stragi che «se di missile si era trattato potevano averlo tirato soltanto gli americani o i francesi». Nessuno ha finora accusato i respon-

sabili militari del nostro Paese di aver abbattuto l'aereo dell'Itavia. Ma le loro responsabilità sono sicuramente successive e riguardano la fase di accertamento della verità. Lo conferma anche il presidente della commissione Stragi, Gualtieri, nella relazione che ha inviato nel settembre scorso al Parlamento. «Avendo dichiarato "non un nostro aereo era in volo su Ustica e non un solo missile manca nei nostri depositi" - scrive Gualtieri - l'Aeronautica ha creduto di potersi chiamare fuori dal gioco. Ma poteva assumere una simile posizione? Non lo poteva, né lo doveva. Aveva l'obbligo istituzionale e morale di collaborare al massimo alla ricerca della verità, doveva essere la struttura portante di tutte le inchieste. Per la verità prese sottogamba i suoi doveri di collaborazione. E fece questo non "dimenticandosi" dello svolgimento delle varie inchieste, ma

"interessandosi" attivamente di quanto accadeva. Mai per un solo momento l'Aeronautica si è tirata realmente da parte». Le accuse di Gualtieri sono rivolte anche ai vertici politici dell'epoca. Il presidente ritiene "riduttiva" la posizione dei vertici politici che «avevano praticamente ritenuto esaurito il compito loro affidato con la nomina delle commissioni d'inchiesta».

Questa mattina De Julio e Zamberletti porteranno in commissione Stragi le loro relazioni sul nuovo recupero del Dc 9. E parleranno del pezzo di quel missile trovato in fondo al Tirreno. Il motore di un micidiale ordigno scoperto a pochi passi dai resti del Dc 9.

I politici: «L'ordigno va recuperato L'inchiesta deve proseguire»

□ De Julio, Sinistra indipendente:
«Perché il recupero non è stato
fatto prima?». Il socialista Piro
chiede al governo di riferire

di MARIO COFFARO

Il ritrovamento di una parte consistente di un missile nel tratto di fondale marino in cui ci sono i resti del Dc-9 Itavia ha suscitato un grande clamore tra le forze politiche che, tuttavia, invitano alla prudenza. Il vicepresidente della Commissione Stragi, Pierferdinando Casini, democristiano, sottolinea che: «Le ipotesi avanzate fino a questo momento, ora, potrebbero perdere di consistenza e nuovi scenari potrebbero delinearsi con chiarezza. La cautela è però d'obbligo: troppe certezze, in questi anni, si sono infrante contro quelle che sembravano acquisizioni importanti. La Commissione Stragi - conclude - intensificherà comunque un lavoro che su questo capitolo è stato quanto mai valido».

Anche il capogruppo del Pds in Commissione Stragi, il senatore Francesco Macis, mantiene una posizione equilibrata: «Un giudizio meditato - dice Macis - potrà essere dato dopo il recupero e l'esame del relitto. Solo se risultasse provato che si tratta di un pezzo in qualche modo inglobato nell'aereo si potrebbe pensare al missile che colpì il Dc-9 Itavia. La traiettoria di caduta dei missili è, infatti, per comune esperienza, molto differente da quella di un aereo. L'opera di recupero del relitto, in ogni caso, - conclude Macis - può fornire elementi decisivi per l'accertamento della verità. L'attività della Commissione, che non ha mai trascurato la vicenda di Ustica, può incoraggiare l'azione dei magistrati romani». Lo stesso De Julio, il componente della Commissio-

ne Stragi, che ha visto la foto dei resti del missile, ha anche detto di non mettere con sicurezza questo «ritrovamento» in relazione diretta con il Dc-9. «L'unica relazione - aggiunge De Julio - è che questo pezzo è stato trovato esattamente nella zona ristretta in cui sono stati recuperati i resti del Dc-9. Perché non è stato recuperato?». Come mai, insomma, questa scoperta undici anni dopo la tragedia? «Mi auguro non ci siano retrologie - ha detto De Julio - nel senso che la società di recupero dei relitti lavori con precisione tecnica e non pilotata politicamente. Certo, se dovessi immaginare che ci sia un motivo politico, mi sembra che questo sarebbe stato il momento più opportuno per i missili che viaggiano nell'aria tra i vari vertici del Paese».

Franco Piro, l'attuale presidente della Commissione Finanze della Camera, che da semplice deputato socialista più volte si è interessato della vicenda di Ustica, ha reso noto di aver presentato una interpellanza al presidente del consiglio dopo le ultime notizie riguardanti l'aereo dell'Itavia. In particolare, riferendosi alle dichiarazioni di De Julio e Zamberletti, Piro chiede che «al solo fine di evitare speculazioni particolarmente gravi in un momento delicatissimo di tensione tra i massimi responsabili delle istituzioni repubblicane, il governo riferisca subito le informazioni in suo possesso per evitare lo stillicidio di mezze verità che possono nuocere alla ricerca della verità, all'unità nazionale e alla credibilità internazionale dell'Italia».

Undici anni di omissioni, misteri e segreti

di MASSIMO MARTINELLI

Undici anni non sono bastati per spiegare ai familiari di ottantuno persone e a tutti gli italiani cosa accadde nel cielo di Ustica la sera del 27 giugno '80. E non basteranno nemmeno i pochi mesi che mancano al termine per la chiusura dell'inchiesta, fissato dal nuovo codice di procedura penale per il 31 dicembre prossimo. Non basteranno perché agli interrogativi inquietanti che già esistevano se ne sono aggiunti altri. Che gettano ombre pesanti sulla conduzione dell'indagine. Solo adesso ci si rende conto di quanto siano state gravi le omissioni e le leggerezze istruttorie commesse.

Il recupero del Dc 9 da parte dell'Ifremer. Oltre al clamoroso ritrovamento del pezzo di un missile, il piccolo sottomarino della Wincpol ha individuato mucchi di rottami dell'aereo raccolti e accatastati su fondali che, almeno ufficialmente, non erano stati ispezionati dai tecnici della Ifremer. A portare «fuori zona» quei rottami è stata quasi certamente la stessa Ifremer, dal momento che le fotografie subacquee ritraggono le tracce del robot sottomarino accanto ai rottami. L'operazione di recupero fu completata da una ricognizione sottomarina effettuata dal tecnico Lovaglio, capo spedizione della Tecnospa-mec, la ditta genovese che do-

veva controllare il lavoro dell'Ifremer. Da un battiscafo Nautile, Lovaglio girò quattro ore di filmato in cui si vedevano distese sottomarine pressochè vuote e li portò a chi doveva indagare per far vedere che era stato recuperato tutto quello che c'era. Oggi viene fuori che gran parte dell'aereo è ancora a tremila metri di profondità.

Il mistero della scatola nera. Forse la risposta del giallo di Ustica è proprio nel Flight data recorder, un rettangolo arancione che tutti chiamano scatola nera e che registra quello che accade sull'aereo. L'Ifremer ha trovato il supporto sul quale era montato quel

Flight data recorder. E lo ha riportato a galla vuoto, con la vite che teneva fissata la scatola tranciata di netto. Per effetto dell'impatto con l'acqua, dissero i tecnici e i periti d'ufficio. Ma gli esperti di parte civile, i professori Miggiano, Vadacchino, Tartaglia, Pent, Iorno, Cencelli, Perone, Brunelli e Cinti hanno avanzato qualche dubbio sulla causa di rottura di quella vite.

La fretta dell'Ifremer. Dopo sessanta giorni di ricerche, dopo aver incassato sette miliardi ed essere arrivata ad un passo dal recupero del Flight data recorder, l'Ifremer abbandonò il campo. Come se avesse trovato quello che cercava. Il presidente della ditta francese dis-

se di aver riportato a galla circa il 90 per cento dell'aereo, la perizia d'ufficio parlò del 67 per cento. Ma a rileggerle oggi, le ragioni per le quali i francesi cessarono le ricerche, fanno venire più di un sospetto su questa «fretta» di uscire di scena.

Uno strano segreto militare. Ad imbattersi in questo muro di gomma è stato, per primo, il professor Paolo Miggiano, perito di parte civile ed esperto di sistemi radar e di difesa aerea. Aveva contestato il comportamento di quattro ufficiali dell'Aeronautica, Ballini, Giordano, Salmè e Muti, imputati per la faccenda dei tracciati radar scomparsi. E il loro

avvocato, Taormina, ha risposto con una perizia tecnica firmata dagli ufficiali Di Natale Torri che si basava su relazioni e manuali Nato relativi alla difesa aerea nel 1980. Miggiano ha scoperto che relazioni e manuali erano coperti da segreto militare. Nemmeno il giudice Priore aveva potuto consultarli. E' dovuto intervenire l'onirveole Sergio De Julio che ha chiesto ad Andreotti «se non ritenga doveroso che conoscenze e documentazione pertinenti all'accertamento della verità debbano essere prioritariamente messe a disposizione dell'autorità giudiziaria piuttosto che degli imputati».

Ustica, ora i francesi ammettono

Ifremer: vedemmo un oggetto ma ci dissero di non recuperarlo

La commissione Stragi ascolterà la prossima settimana i responsabili della ditta d'oltralpe e i periti nominati da Bucarelli

L'onorevole della Sinistra indipendente, De Julio, sospetta che «la scatola nera del velivolo sia stata svitata e portata via»

di FIORENZA SARZANINI

Ora l'*Ifremer* ammette. Pierre Papon, il presidente della società francese che si occupò del primo recupero del Dc 9 di Ustica, conferma: «Vedemmo uno strano oggetto cilindrico in fondo al Tirreno, ma nessuno ci disse di recuperarlo». Quando dice «nessuno», Pierre Papon si riferisce in realtà a chi era incaricato di dire ai tecnici quali erano le parti ritenute "interessanti" per accertare la verità. Parla cioè di Massimo Blasi, il capo della commissione peritale nominata dal giudice Bucarelli. L'ingegnere seguì dalla nave di appoggio tutte le operazioni di recupero. Fu lui a dire ai francesi di non tirare su quel rottame? Lo dirà alla commissione Stragi che ha già deciso di ascoltarlo. Ma prima di lui i parlamentari che si occupano dell'inchiesta sull'aereo abbattuto il 27 giugno 1980 con 81 persone a bordo vogliono ascoltare proprio la versione dei tecnici francesi. La loro "missione" è ancora costellata da troppi "buchi neri". Inquietanti interrogativi che attendono risposta. Il primo lo pone Sergio De Julio della sinistra indipendente.

«I riscontri che sono stati effettuati sulla staffa che reggeva la scatola nera - spiega De Julio - depongono più per una asportazione, per uno smontaggio, che per una lacerazione, uno strappo traumatico da impatto». Sino ad ora si è detto che il *flight data recorder*, l'apparecchio che potrebbe svelare cosa successe quella sera, non è stato trovato perché potrebbe essersi disinte-

grato nell'impatto con l'acqua. Ciò sarebbe provato dalla lacerazione delle cinghie che lo sostengono. Ma De Julio non ci crede. «Certo - dichiara - si potrebbe sostenere che durante l'impatto in mare, dato il forte scossone, la scatola nera si sia staccata. Ma chi ha visto e analizzato i reperti della coda dell'aereo dove è montato il supporto della scatola nera, ha fondati sospetti che essa sia stata svitata dal posto in cui era allocata. I sospetti derivano dai reperti che abbiamo a disposizione».

De Julio non è l'unico a sospettare che ci siano dei pezzi che l'*Ifremer* potrebbe aver portato via in sordina. Lo stesso presidente della commissione Stragi, Libero Gualtieri, ha dichiarato durante la seduta giovedì: «Certo c'è da chiarire se per caso qualche parte del velivolo non sia stata portata su un'altra nave, francese». L'*Ifremer* nega quest'accusa. «Dopo il recupero - risponde Pierre Papon - abbiamo restituito tutti i pezzi. Noi dicemmo che c'era ancora molto da portare in superficie ma i magistrati risposero che l'essenziale era già a galla». E anche su questo la commissione Stragi vuol fare chiarezza, ascoltando proprio la versione del giudice istruttore Vittorio Bucarelli.

Ammissioni, omissioni, smentite, mezze verità. Il velo di mistero che avvolge le indagini sulla strage di Ustica si squarcia lentamente, ma l'accertamento

della verità appare ancora lontano. Anche sull'ultimo, clamoroso ritrovamento nel Tirreno, c'è molta cautela. Il giudice

Priore ha disposto l'acquisizione di tutti i documenti che riguardano lo "Standard RIM". Il maggiore dei carabinieri, Marcantonio Bianchini, ha già ricevuto dagli Stati maggiori della Marina, dell'Aeronautica e dell'Esercito, la carte necessarie a stabilire se quel tipo di missile, che corrisponderebbe a quello trovato in fondo al Tirreno, era a disposizione delle forze militari italiane nel 1980. I dubbi sono tanti. Se un ordigno di quella specie avesse colpito il Dc 9, lo avrebbe probabilmente disintegrato. Si può comunque ipotizzare che il bersaglio fosse un altro e che l'aereo dell'Itavia sia stato colpito soltanto da un frammento. In questo caso bisognerebbe però supporre che il rottame sia rimasto incastrato nella fusoliera del velivolo e sia precipitato poi in fondo al mare.

Nessuna certezza, almeno fino a che il rottame non sarà portato in superficie. I periti internazionali nominati dal giudice Priore dovranno innanzitutto stabilire da quanto tempo il rottame di trova in fondo al Tirreno. Soltanto allora potranno dire se quel pezzo di missile può essere messo in relazione con la tragedia del Dc 9. «Concentrare tutta l'attenzione sui resti del missile - sostiene De Julio - prima ancora di averlo recuperato e datato, rischia di offuscare una verità incontrovertibile: la ditta francese, legata ai servizi segreti francesi per definizione dataci dal Sismi, ha detto di aver recuperato il 70 per cento del relitto e ciò non è vero. In superficie per noi c'è non più del 30 per cen-

to. La ditta smentisce e dice che così le fu detto di fare? Bene, prima inizia lo scarica barile tra i francesi, i tecnici ausiliari italiani, i periti e i giudici e prima sapremo di chi è la responsabilità. Vedremo bene cosa ci diranno a San Macuto alcuni dei protagonisti di questo recupero-beffa».

Anche il democristiano Zamberletti mantiene la linea della prudenza. «Sia per quel che riguarda la scatola nera sia per l'*engine militaire* - dichiara - non me la sento di dire nulla fino a che non avremo il quadro completo della situazione. Intanto faremo l'analisi attenta di quanto è emerso sino ad ora». In campo scende anche Lelio Lagorio, ministro della Difesa all'epoca della strage. «Su Ustica - dice - non ho mai avuto una tesi. Ho sempre riferito soltanto quel che sapevo per conoscenza diretta. Sapevo di aver ordinato alle nostre forze armate di tenersi totalmente a disposizione della commissione Luzzatti e del magistrato e mi risultava che lo facevano. C'erano due indagini in corso, mio compito era agevolarle con fatti, non con congetture». Ma Lagorio non parla di quelle che fecero i servizi segreti. In particolare il Sismi, diretto dal generale Santovito, coinvolto poi nello scandalo P2.

Nuova clamorosa fotografia negli abissi fatta dalla società inglese Winpol

Dc9, spunta una scatola nera

Il registratore dei dati di volo avvistato nel mare di Ustica

□ Il Flight data recorder è stato individuato sabato mattina. Il magistrato sospende le perlustrazioni e ne ordina il recupero

di FIORENZA SARZANINI

Ancora clamorose sorprese nelle indagini sulla strage di Ustica. Il giudice Priore ha la foto di una scatola nera trovata in fondo al mare dalla ditta inglese Winpol che si sta occupando del secondo recupero. Un apparecchio avvistato sui fondali vicino al pezzo di missile scoperto la settimana scorsa. Sopra ci sono delle scritte che il magistrato sta ora esaminando per scoprire se quell'apparecchio sia il flight data recorder del Dc 9 Itavia precipitato con 81 persone a bordo. Se così fosse il giallo di Ustica avrebbe fatto un grosso passo in avanti verso la verità. Undici anni dopo quel disastro magistrati e periti avrebbero in mano nuovi elementi per scoprire cosa avvenne quella maledetta sera. Il giudice Priore ha chiesto alla società inglese di sospendere le ulteriori operazioni di ricerca e dare priorità assoluta al recupero di questi due pezzi ritenuti "fondamentali" per l'inchiesta. Entro una ventina di giorni il rottame di missile e la scatola nera dovrebbero essere a disposizione dei periti. «L'apparecchio è in buone condizioni», spiega Priore, e poi aggiunge che «la scatola nera di quei tempi poteva registrare cinque parametri: prua, quota, velocità, fattore di carico e tempo».

Ma è possibile che si tratti proprio del registratore dei dati tecnici di volo del Dc 9? Sino ad ora di quella scatola nera non si era trovata traccia. «Deve essersi disintegrata nell'impatto con l'acqua» spiegarono i responsabili dell'Ifremer al termine della loro "missione". Ma quella tesi non ha mai convinto Sergio De Julio, componente della commissione Stragi per la Sinistra indipendente, che proprio due giorni fa ha dichiarato: «I riscontri che sono stati effettuati sulla staffa che reggeva la scatola nera depongono più per una asportazione, per uno smontaggio, che per una lacerazione, uno strappo traumatico da impatto. Certo si potrebbe sostenere che durante l'impatto in mare, dato il forte scossone, la scatola nera si sia staccata. Ma chi ha visto e analizzato i reperti della coda dell'aereo dove è montato il supporto della scatola nera, ha fondati sospetti che essa sia stata svitata dal posto in cui era allocata. I sospetti derivano dai reperti che abbiamo a disposizione».

Ora si scopre che quella scatola nera potrebbe essere nella stessa zona che l'Ifremer, la società francese che si è occupata del primo recupero, ha detto di aver perlustrato palmo a palmo. Non è così e le ultime novità lo confermano. Come mai i tecnici francesi

non videro quei rottami? Come mai non li riportarono in superficie? Soltanto dopo si sarebbe stabilito se erano importanti per le indagini. E invece non lo hanno fatto. I francesi hanno preteso sette miliardi per un'operazione che De Julio definisce «una beffa» o addirittura «un depistaggio». Forse l'Ifre-

mer e chi ha condotto quell'operazione non immaginavano che si sarebbe deciso di tornare in fondo al Tirreno. Possibile che abbiano visto quel che c'era in fondo al mare e abbiano deciso di lasciarlo lì, a 3500 metri di profondità?

Questa settimana i responsabili dell'Ifremer sfileranno di fronte alla commissione Stragi. E dovranno dar conto di queste novità che hanno dell'incredibile. Saranno obbligati a spiegare come mai non videro quei rottami. «Avevamo poco tempo a disposizione» hanno sempre detto, ma ciò non è più sufficiente a spazzar via un sospetto gravissimo: quello di aver ignorato ciò che poteva contribuire a scoprire la verità sull'abbattimento del Dc 9. Con loro saranno chiamati anche Massimo Blasi, presidente del collegio di periti nominato dal giudice Bucarelli e lo stesso magistrato che per anni ha seguito questa inchiesta.

IL MESSAGGERO
MARTEDI
16 LUGLIO 1991

Strage di Ustica/ Il magistrato ha visionato i filmati dei fondali sui quali giace il Dc9

Anche tre ordigni in mare

Il giudice Priore: «Ho visto cose molto interessanti»

□ Fra domani e dopodomani tutto il materiale, compresa la scatola nera, dovrebbe essere recuperato dai tecnici

di FIORENZA SARZANINI

Il giudice Rosario Priore è volato a Napoli. Tra due giorni la scatola nera trovata in fondo al Tirreno sarà a disposizione dei periti. Il magistrato ha chiesto al responsabile della società inglese *Winpol* di tornare immediatamente in porto e predisporre l'attrezzatura necessaria a recuperare il *flight data recorder* (il registratore dei dati tecnici di volo) e il pezzo di missile trovato nella stessa zona di mare in cui ci sono i rottami del Dc-9. Nella tarda serata di ieri una nuova clamorosa novità ha segnato quest'ultima fase di indagini: «Ho visto cose molto interessanti. Ci sono tre ordigni di natura militare accanto ai relitti del Dc9». L'inchiesta sulla strage di Ustica che il 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone, sembra aver imboccato una strada decisiva, anche se c'è ovviamente da attendere che tutto il materiale sia a disposizione dei periti. Se si tratta proprio della scatola nera del Dc 9, ciò può aiutare gli inquirenti a scoprire cosa successe quella sera all'aereo dell'Itavia che, partito da Bologna, doveva atterrare a Palermo. I dati contenuti nel registratore di volo non sono molti, ma sono certamente fondamentali per stabilire quale rotta seguiva e a che altezza si trovava il velivolo prima dell'esplosione. Si potrà capire dove avvenne l'impatto e se avvenne all'esterno o all'interno?...

Gli accertamenti comparativi per stabilire se i numeri di matricola della scatola nera corrispondono a quelli del Dc-9 non sono ancora terminati. Ma è possibile che si tratti del *flight data recorder* di un altro aereo? L'ipotesi appare improbabile ma sarebbe comunque una circostanza da approfondire. E in ogni caso, come è possibile che i responsabili dell'*Ifremer*, la ditta che si occupò del primo recupero, non la videro? Lo diranno venerdì mattina ai componenti della commissione Stragi che li hanno convocati insieme agli esperti della *Tecnospamec*, la società genovese che nel 1987 fu incaricata dal giudice Bucarelli di vigilare sul corretto andamento delle operazioni di recupero. Dopo di loro sarà sentito il presidente del primo collegio peritale, Massimo Blasi. Poi, quando il quadro sarà completo, è possibile che a San Macuto siano ascoltati i giudici Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce. Francesco Macis, capogruppo in Commissione Stragi per il Pds, ha già chiesto al ministro di Grazia e Giustizia, Claudio Martelli, di avviare un'inchiesta sul loro operato. E sollecita anche un'indagine «nei confronti della pubblica amministrazione che aveva il dovere di collaborare con l'autorità giudiziaria». «Emerge con sempre maggiore chiarezza - dice Macis - la gravità delle responsabilità politiche ed istituzionali a diversi livelli.

Il ministro della Giustizia deve riferire al Parlamento e al Csm sui risultati avuti riguardo ai magistrati e non si deve dimenticare che fu l'allora presidente del Consiglio, Ciriaco De Mita in collaborazione con il ministro della Difesa Zarfone che promosse nel marzo del 1988 la prima inchiesta amministrativa su Ustica al solo scopo di contraddire i risultati della perizia Blasi che già risultavano così manchevoli».

Dai brogliacci di bordo che i francesi dell'*Ifremer* hanno inviato a San Macuto emergono con chiarezza fin troppo evidente tutte le incongruenze del recupero. Roberto Ciccio-messere, federalista europeo ha letto quei documenti e ora afferma: «Le operazioni di recupero furono eseguite con tanta imperizia da provocare la frantumazione del Dc-9. I tecnici individuarono la parte anteriore della fusoliera con la scritta "Itavia" e per motivi sconosciuti

non la recuperarono». L'onorevole Ciccio-messere ha reso noti i brani più interessanti di quel brogliaccio. «Pensiamo di leggere le lettere "Itavia"» è scritto e l'affermazione trova riscontro nel brogliaccio della *Tecnospamec* dove si legge: «riconosciuta la scritta sui rottami ed il colore rosso-bianco». Poi, il 3 giugno 1987, la comunicazione di essere sopra un'*engine militaire*, tradotto come "missile" o "ordigno militare", «come quello dell'altro giorno».

Poi altre annotazioni del tipo «lavoriamo su Itavia».

De Julio continua a non credere alla buona fede dell'*Ifremer*. «La *boite noire* di cui si parla nel brogliaccio - spiega - dovrebbe essere, coerentemente, la stessa che si sta per recuperare. L'elemento più importante è comunque che, in fondo al mare, è rimasta proprio quella parte del relitto che deve portare le tracce della reale causa dell'abbattimento».

Questa notte inizia il recupero della scatola nera e dei resti di missile trovati in fondo al Tirreno

Ustica, i misteri vengono a galla

Un testimone: nella zona del disastro c'erano aerei militari Usa

- La rivelazione è contenuta in una registrazione telefonica tra il centro radar di Ciampino e quello di Martinafranca. L'onorevole De Julio: «La scatola nera potrebbe non essere quella del Dc 9»

di FIORENZA SARZANINI

Ancora clamorose rivelazioni sulla strage di Ustica. C'era un'esercitazione militare in corso un'ora dopo il disastro del Dc 9? Un testimone rivela che quella sera nella sala radar di Ciampino gli schermi della Difesa Aerea registrarono un intenso traffico di aerei da caccia che si alzavano e si abbassavano dal mare. Si chiama Roberto Bruschina e all'epoca del disastro era il responsabile delle comunicazioni radio del soccorso aereo di Ciampino. In una registrazione telefonica sequestrata dalla magistratura fin dal 1980 si sente la voce di Bruschina che avverte la presenza di «traffico aereo militare americano in zona». La telefonata arriva a Martinafranca alle 10,27, cioè un'ora e mezzo dopo il disastro. Al giudice Priore che lo ha interrogato più volte Bruschina ha raccontato di aver appreso di quel «traffico aereo» da un ufficiale che si trovava proprio alla consolle della Difesa Aerea. Fu lui, un uomo misterioso che il giudice avrebbe già identificato, a vedere quegli aerei che si alzavano e si abbassavano dal mare.

Da dove venivano quegli aerei? C'era una portaerei americana nel Tirreno la sera in cui il Dc 9 fu abbattuto? Gli Stati Uniti lo hanno sempre smentito. Anche qualche giorno fa il portavoce dell'ambasciata Usa a Roma ha ripetuto che «la sera del disastro non c'era nessuna unità navale o aerea della sesta flotta che operava nel mar Tirreno». Il 27 giugno 1980 nel porto di Napoli era ancorata la *Saratoga*. Fino al 15 marzo nelle acque del Tirreno aveva stazionato invece la *Forrestal* che si era poi ancorata nel porto di Palermo. Qualche tempo dopo *Greenpeace* chiese agli Stati Uniti di sapere dove fosse la *Forrestal* ma il governo americano rispose che «l'informazione era classificata e quindi sottoposta al segreto militare».

Quella registrazione telefonica era agli atti della magistratura sin dal 1980, ma nessuno si è mai preoccupato di verificarne il contenuto. Ora si scopre che quella telefonata smentisce tutte le dichiarazioni rese fino ad ora per escludere la presenza di velivoli militari. Ma non è così e ne sono convinti anche i periti nominati dal magistrato che avrebbero

accertato la presenza di aerei da caccia in coda al Dc 9 dell'Itavia. Nuovi inquietanti misteri che si aggiungono alle clamorose novità delle ultime ore. «Ci sono tre ordigni militari accanto alla scatola nera» aveva dichiarato il giudice Priore lunedì sera e ora si scopre che la zona è la stessa già perlustrata quattro anni fa dalla società francese *Ifremer*, incaricata del primo recupero. I tre ordigni militari dovrebbero essere pezzi di missile. Ma la risposta ufficiale si potrà avere soltanto all'alba di giovedì, quando le gru della *Wimpol* riporteranno in superficie quei rottami che giacciono in fondo al Tirreno.

In superficie sarà riportata anche la scatola nera fotografata venerdì scorso. La prima cosa da accertare è se si tratti proprio del *flight data recorder* del Dc 9. Ieri i due relatori della commissione Stragi, Sergio De Julio e Giuseppe Zamberletti, hanno incontrato il giudice Priore per comparare i dati a disposizione e accertare se si tratti proprio della scatola nera del Dc 9. «Per ora - ha detto De Julio al termine del colloquio - la scatola nera individuata tra i resti del Dc 9 non è attribuibile al velivolo dell'Itavia: le matricole e i dati in possesso del giudice Priore non

combaciano con quelli finora identificati in fondo al mare. Il giudice sta cercando di far luce sulla confusione di dati e di indicazioni che sono agli atti. Si deve far chiarezza sulle sostituzioni della scatola, sulle verifiche e sugli interventi successivi. A complicare la questione c'è il fatto che l'Itavia non esiste più e non c'è certezza sulla indicazione del codice della scatola che è in possesso della magistratura. C'è una notevole confusione ma per ora il dato non trova riscontro». Giovedì il registratore di volo potrà essere analizzato dai periti e ogni dubbio sarà risolto.

Anche il presidente della commissione Stragi, Gualtieri, comunque non è ottimista. «Non facciamoci troppe illusioni sulla scatola nera - dichiara - perché è quella che contiene i dati di volo e quindi potrà dire poco rispetto a quello che già conosciamo. Gli altri pezzi dell'aereo sono molto importanti. Bisognerà vedere se portano fuori con i petali verso l'interno, ma certo se continua così il relitto rischia di diventare una discarica non controllata». Per quel che riguarda l'operato di Bucarelli e Santacroce Gualtieri ha detto: «Noi non possiamo ascoltarli. Tocca al Csm, se lo ritiene, aprire un'inchiesta».

IL MESSAGGERO
VENERDI
19 LUGLIO 1981

Torna a galla, dopo 11 anni, il registratore di dati di volo che potrebbe far luce sulla tragedia del Dc9

Ustica, recuperata la scatola nera

La Commissione Stragi interroga i responsabili dell'Ifremer

Il giudice Rosario Priore che ha seguito sulla nave appoggio Valiant le operazioni ha confermato di aver letto la scritta «flight data recorder» su due lati della scatola. Lunedì la decodifica a Londra

dal nostro inviato

FIorenza SARZANINI

AL LARGO DI USTICA

«È proprio un flight data recorder, un registratore di dati tecnici di volo», lo ha confermato il giudice Rosario Priore. Alle 19 di ieri pomeriggio, al termine di una operazione non priva di suspense, una scatola nera, con tutta probabilità proprio quella del Dc-9 Itavia di Ustica, è stata riportata in superficie sulla nave appoggio Valiant dal minisommersibile Magellano della società inglese Wimpol. C'è stata una esplosione di gioia da parte dei tecnici che hanno lavorato per portare a buon fine il recupero. L'operazione era cominciata alle 14.31 quando il minisommersibile Magellano ha raggiunto i fondali su cui si trovano i resti dell'aereo precipitato la sera del 27 giugno 1980 con 81 persone a bordo. Il minisommersibile ha localizzato poco dopo le 15 la scatola nera ed ha cominciato l'operazione di aggancio. Ma una prima prova è andata a vuoto poiché la scatola nera si è inclinata sul fondo. Al secondo tentativo l'aggancio è riuscito e alle 16.30 il minisommersibile Magellano ha cominciato la delicata risalita da 3.500 metri di profondità.

In superficie il coordinamento del recupero sulla nave appoggio Valiant erano affidato al professor

Castellani, sotto l'attenta supervisione del giudice istruttore Rosario Priore. A distanza di circa cinquecento metri due motovedette della Guardia di Finanza la «Grasso» e la «Guglielmi» con a bordo gli avvocati di parte civile, alcuni parlamentari della Commissione Stragi e

giornalisti. Il mare abbastanza tranquillo ha consentito di concludere il recupero senza eccessive difficoltà. La Wimpol ha affidato in subappalto alla società americana «Eastport», che opera con dieci marinai filippini e dieci tecnici, i movimenti del Magellano, il cui noleggio costa circa 700 milioni di lire.

La scatola nera è giunta in superficie verso le 19. In realtà il suo colore è rosarancio, sbiadito e arrugginito dall'erosione dell'acqua salata. «Su due lati — ha confermato il giudice Rosario Priore — ci sono le scritte flight data recorder». Ma è proprio la scatola nera del Dc-9 Itavia? Certo sarebbe ben strano che fosse di un altro aereo. Comunque la prova certa la si avrà presto. La scatola nera riportata nel porto di Napoli ieri sera tardi, verrà inviata entro lunedì a Londra per essere decodificata da tecnici internazionali. «Anche se fosse parzialmente lesionata — ha detto con ottimismo il magistrato — i tecnici potrebbero ugualmente decodificarne le registrazioni in poco tempo». I dati, certamente almeno la prua e la quota, potrebbero essere estremamente utili allo sviluppo dell'inchiesta per portare un altro pezzo di verità nella ricostruzione ancora molto misteriosa di quel che avvenne nel cielo di Ustica quella maledetta sera. I dati saranno affidati quindi al collegio di periti perché li valutino e ne traggano le logiche conclusioni. Successivamente dovrebbero essere recuperati i tre pezzi di «ordigni militari» e anche questi sa-

ranno affidati ai periti perché accertino se si tratti di resti di missile o di ordigni di altra natura.

Sarà comunque il giudice Priore a stabilire il signifi-

cato giuridico di questa nuova scoperta in un'inchiesta che va avanti da undici anni senza molti risultati. Il ritrovamento della scatola nera ha, infatti, riaperto vecchie polemiche sul primo recupero affidato alla società francese Ifremer, la quale secondo la dichiarazione del generale Fulvio Martini, ex capo del Sismi (il servizio segreto militare), davanti alla Commissione Stragi, era «delegata ai servizi segreti» parigini. Come mai l'Ifremer che perlustrò lo stesso tratto di fondo marino ora ispezionato dalla Wimpol, non trovò la scatola nera e portò in superficie soltanto il voice recorder, il registratore delle conversazioni tra i piloti del Dc-9 e i controllori di

quella della squadra omicidi, Jacono si è fermato a rinfrescarsi alla fontanella di uno dei cortili interni. Sembrava che volesse proprio attrarre l'attenzione e, a quel punto, i cronisti sono stati confinati in una stanza, con l'ordine, del colonnello Vitagliano, di non muoversi.

sabili della ditta genovese Tecnospacec, incaricata all'epoca di funzioni di supporto e controllo dell'operato della Ifremer: Francesco Matteucci, Enrico Visentin e Renato Chimenti. Le modalità dell'audizione sono state definite ieri dall'ufficio di presidenza della Commissione Stragi riunitosi a San Macuto.

La clamorosa notizia confermata dal giudice Priore che ha esaminato l'apparecchio insieme ai periti

Ustica, la scatola nera è del Dc 9

Lunedì sarà spedita a Londra e decodificata dagli esperti inglesi

- La commissione Stragi ha ascoltato i responsabili dell'Ifremer, la società francese che si occupò del primo recupero. Il mistero della fusoliera con la scritta "Itavia" recuperata, ma ora introvabile

di FIORENZA SARZANINI

I dati corrispondono: quel *flight data recorder* recuperato in fondo al Tirreno è proprio la scatola nera del Dc 9 Itavia. La clamorosa conferma viene dal giudice Priore che ieri mattina ha esaminato l'apparecchio insieme ai periti. "Magellan", il robot della società inglese *Wimpol*, non ha fallito. La sua discesa negli abissi ha portato risultati strabilianti. Undici anni dopo quella tragedia che provocò la morte di 81 persone, i magistrati hanno a disposizione il registratore di volo dell'aereo abbattuto. I dati che contiene potrebbero fornire particolari importanti per la ricerca della verità su quella strage. Lunedì la scatola nera sarà inviata a Londra. Entro poche ore gli esperti l'avranno già decodificata. E saranno in grado di stabilire almeno quale rotta seguisse il Dc 9 e a quale quota fu abbattuto. Notizie determinanti per le indagini. E sufficienti anche per affermare che il primo recupero fu un fallimento. La scatola nera era lì, a portata di mano dei tecnici della società francese *Ifremer*, ma non fu recuperata. Per undici anni tutti hanno dichiarato di non sapere che fine avesse fatto, ma alla luce delle ultime novità questa versione perde credibilità.

È possibile che i tecnici dell'*Ifremer* non l'abbiano vista? Ieri la commissione

parlamentare Stragi ha ascoltato il presidente della società, Pierre Papon, il direttore delle operazioni, Jean Roux e il legale Stahlberger. «Tutte le operazioni - ha ripetuto Papon - erano supervisionate dal collegio peritale italiano. Niente veniva fatto senza l'ordine del giudice Bucarelli». L'*Ifremer* scarica le sue responsabilità. E lo fa, dichiarando che non furono loro «a voler interrompere l'operazione di recupero». «Volevamo anche continuare con una tecnica "a strascico", ma le autorità italiane rifiutarono». Chi diede l'ordine di tornare a terra? «Dobbiamo ancora stabilire - ha sottolineato il presidente Gualtieri - se furono proprio i francesi dichiarando di aver recuperato il 70 per cento dell'aereo, o i periti ritenendo che fosse stato portato in superficie l'essenziale». Prima di concludere la sua audizione Papon ha detto di non aver ricevuto «dalla Marina italiana l'aiuto che ci aspettavamo».

Ai misteri si aggiungono i misteri. Uno riguarda la fusoliera del Dc 9 con la scritta Itavia. Nel brogliaccio dell'*Ifremer*, quel pezzo risulta recuperato. Lo ha confermato anche Papon che ai commissari parlamentari che insistevano su questo punto, ha chiesto: «Devo presumere che non c'è più?». Proprio così. Nell'hangar militare di Pratica di mare, dove

sono raccolti tutti i rottami del Dc 9, della fusoliera con la scritta Itavia non c'è traccia. La scorsa settimana Zamberletti e De Julio hanno partecipato alla trasmissione "Linea Notte" e si sono accorti che nel filmato trasmesso dal Tg 1 si vedeva proprio il recupero della fusoliera. Hanno chiesto alla Rai di poter visionare la cassetta, ma quell'immagine non compare nel filmato. Ora si faranno nuovi accertamenti. Si chiederà alla Rai se esiste una copia del nastro per avere elementi utili a stabilire che fine ha fatto quel pezzo di aereo ritenuto «determinante per le indagini». Doveva essere conservato e invece è sparito. L'Aeronautica militare che lo aveva in custodia dovrà renderne conto.

Jean Roux ha invece rivelato che già dal 1986 l'*Ifremer* era pronta a iniziare l'operazione di recupero. «Quando stavamo per firmare il contratto - ha ricordato - ci fu una campagna di stampa contro la Marina e l'Aeronautica francesi e ciò indusse Blasi a rinviare tutto per qualche tempo». È possibile che dopo sette anni di indagini il responsabile della commissione peritale avesse deciso di prendere ancora tempo? E quale fu la reazione dei magistrati a questo "suggerimento"? Roux ha voluto spiegare il perché del mancato recupero dell'*engine militaire* di cui si parla nel brogliac-

cio. «Pochi giorni prima - ha detto - avevamo trovato una boa radar antisommergibile di profondità e ritenemmo che si trattasse di un oggetto analogo, anche se ho telefonato al personale che lo vide che crede di ricordare che si trattasse di un tubo allungato». Poi ha detto che «dieci giorni prima di iniziare il recupero il collegio peritale ci pregò di cambiare la zona di ricerca: le motivazioni di questa richiesta sono comprensibili se fatte da persone non esperte del settore. Per questo lavorammo nell'area che avevamo indicato noi».

Particolari, piccoli tasselli di un mosaico che dimo-

strano la scarsa affidabilità del primo recupero. Un giudizio espresso da molti parlamentari e confermato ieri dalle ultime novità sulla scatola nera. Ora la commissione ascolterà Massimo Blasi, presidente del primo collegio peritale, e il giudice Bucarelli. A loro chiederanno di spiegare perché fu interrotta la campagna di recupero e chi decise quali pezzi dovessero essere riportati in superficie. Per ora tutta l'attenzione è centrata sui risultati che porterà l'esame della scatola nera. Quel pezzo di aereo che contiene una parte di verità su quella strage ancora senza colpevoli.

Ustica

Da lunedì i primi dati sui nastri della scatola nera

Soltanto a cominciare da lunedì prossimo potranno essere conosciuti i primi risultati delle registrazioni fatte dal «flight data recorder» del Dc-9 dell'Itavia. Il nastro metallico estratto dall'involucro dai tecnici inglesi incaricati di «leggerne» i dati rimasti su di esso impressi è stato immerso in una soluzione chimica per essere «ripulito». La notizia arriva direttamente da Londra ed è stato il consulente di parte Angelo Tartaglia a comunicarla all'avvocato romano Franco Di Maria, che rappresenta nell'inchiesta giudiziaria sul disastro i famigliari delle 81 vittime. Tartaglia, che ha assistito alle operazioni preliminari ed all'apertura dell'involucro contenente l'apparecchio di registrazione, è già partito dalla capitale inglese per Roma. Conversando con l'avvocato Franco Di Maria, ha confermato le notizie che si erano diffuse l'altra sera sulle condizioni del nastro metallico contenente le registrazioni.

A quanto si è appreso nella capitale britannica, gli esperti inglesi hanno fatto una prima sommaria valutazione al microscopio del nastro metallico, prima di immergerlo nella soluzione chimica destinata a «ripulirlo».

I quattro periti italiani, due nominati dal giudice priore e due dalla parte civile, hanno alloggiato all'hotel Falcon di Farnborough. Ieri mattina hanno lasciato presto l'albergo per andare al centro di decodificazione, dove sono entrati da un ingresso secondario.

Ustica, la registrazione si blocca prima che il Dc 9 sia abbattuto

- È quanto emerge dal primo esame della scatola nera ma i risultati ufficiali arriveranno soltanto la prossima settimana. Nuovi accertamenti per scoprire dove si trova la fusoliera del velivolo

Si conosceranno lunedì i risultati ufficiali sui dati contenuti nella scatola nera del Dc 9 precipitato al largo di Ustica undici anni fa. I tecnici hanno già compiuto un primo esame sul nastro e non sembra comunque che ci siano grosse novità. Con un microscopio a 25 ingrandimenti gli esperti inglesi, affiancati dai periti italiani hanno già compiuto una prima analisi. Sembra che il nastro non abbia registrato tutto quello che è avvenuto dal momento della tragedia in poi.

Per il momento la scatola nera del Dc 9 dell'Itavia è ancora nei laboratori dell'Air Accident Investigation Branch a Farnborough, circa 50 chilometri a sud di Londra, affidata alle "cure" degli esperti. Dopo averla tenuta per qualche giorno in una soluzione che possa sciogliere tutte le incrostazioni marine, il nastro sarà riesaminato con un microscopio che ingrandisce 50 volte. I periti italiani inviati dal giudice Rosario Priore e dalle parti civili sono rientrati in Italia. Il magistrato è invece partito per una destinazione ignota alla ricerca di nuovi elementi sulla fusoliera dell'aereo che i responsabili dell'*Ifremer* dicono di aver recuperato, ma di cui non si hanno tracce. È possibile che si trovi in un hangar militare diverso da quello di Pratica di Mare, ed è proprio quello che i giudici vogliono accertare.

Ora si attendono i risultati ufficiali della scatola nera.

Per quanto è stato possibile accertare il velivolo del Dc 9 aveva compiuto un volo tranquillo fino al momento dell'impatto e ciò fugò gli eventuali dubbi, se mai ci sono stati, di una possibile avaria. Per il resto si sa che dopo l'impatto la punta d'acciaio che incide i dati sul nastro magnetico ha lasciato dei fori più grossi del normale e hanno dei segni insoliti. La scatola nera è integra e

il nastro non risulta danneggiato. Ci sono dei problemi soltanto per il marcatore di rotta che però non viene ritenuto indispensabile per la lettura dei dati. *Il problema resta dunque la mancata registrazione dopo l'impatto, ma il giudice Priore è fiducioso che qualcosa di utile possa emergere dall'esame con un microscopio di portata maggiore.

Il recupero del pezzo smentisce le rivelazioni dei giorni scorsi sul ritrovamento dell'ordigno

Nessun missile nel Tirreno

Ustica, il rottame fotografato è una boa di profondità

- Chiarito anche il mistero della scomparsa della fusoliera dell'aereo: si tratta in realtà dell'ala destra del Dc 9 su cui compare la scritta Itavia ed è custodita nell'hangar militare di Pratica di Mare

di FIORENZA SARZANINI

Non è un missile quel pezzo trovato in fondo al Tirreno. E neanche una bomba. Più semplicemente un *signal under water sound*, cioè una boa di profondità che segnala la presenza di sommergibili. Nelle indagini sulla strage di Ustica c'è dunque un ennesimo buco nell'acqua. Le rivelazioni dei due relatori della commissione Stragi, De Julio e Zamberletti, vengono clamorosamente smentite. «Si tratta di un ordigno terra-aria che all'epoca era in dotazione alle forze della Nato», disse De Julio dopo aver visto le foto scattate dalla società *Wimpol*, che si occupa del secondo recupero. E Zamberletti allargò il discorso. «Se effettivamente è quel missile - spiegò - è un missile navale. Una grossa "bestia" che ha una grande portata e che non può essere partito da una nave nazionale per la semplice ragione che le navi che potevano averlo in dotazione erano solo due, l'Andrea Doria e il Vittorio Veneto. Andando per esclusione l'unica altra marina che aveva quel missile è quella americana». Nulla di tutto questo. Gli esperti hanno recuperato l'apparecchio e si sono accorti che non è un pezzo di missile. Un ordigno militare, questo sì, ma non un missile.

Risolto anche il mistero della fusoliera scomparsa. Il giudice Priore ha terminato i suoi accertamenti e ha scoperto che quel pezzo di aereo non è mai stato ri-

portato in superficie. Esiste un pezzo con la scritta Itavia e si trova nell'hangar militare di Pratica di Mare: è l'ala del Dc 9. Il problema era venuto fuori durante l'ultima seduta della commissione Stragi. Ai responsabili della società *Ifremer*, convocati per chiarire tutti i "buchi neri" del primo recupero, i parlamentari chiesero notizie sulla fusoliera facendo chiaramente intendere che non era più reperibile. Non è così. Quella fusoliera non è mai stata recuperata. Il pezzo con la scritta Itavia è soltanto l'ala destra del Dc 9.

Gli accertamenti compiuti dal giudice Priore non servono comunque ad "assolvere" l'*Ifremer*. E ne è una prova il ritrovamento della scatola nera in fondo al Tirreno che i francesi non videro, o che comunque non recuperarono. Perché? Se lo chiede anche il vicepresidente del Consiglio e ministro della Giustizia, Claudio Martelli, che proprio ieri ha annunciato l'apertura di un'indagine sull'operato dell'*Ifremer*. «Sto cercando di appurare se la convenzione di allora sia stata attuata puntualmente - ha detto - o se il denaro pubblico non sia stato investito adeguatamente». Per quel che riguarda le indagini Martelli ritiene che ora non sia «possibile interferire nelle indagini affidate al dottor Priore perché non è competenza del potere politico e di governo». La prima operazione di recupero co-

stò oltre dieci miliardi. Denaro pubblico che si decise di investire alla ricerca della verità su quella strage che undici anni fa provocò la morte di 81 persone. Ora si scopre che quella "missione" fu un fallimento. I francesi portarono in superficie soltanto il 30 per cento dell'aereo e non le parti utili a chiarire cosa provocò l'abbattimento del Dc 9. «Non eravamo noi a decidere cosa recuperare - hanno spiegato al magistrato e alla commissione Stragi - tutte le operazioni erano supervisionate dal collegio peritale italiano. Niente veniva fatto senza l'ordine del giudice Bucarelli».

Ora Priore vuole scoprire come mai tra i rottami del Dc 9 ci siano anche quelle boe che possono essere usate come segnalatori acustici di corpi metallici. È possibile che qualcuno sia sceso in fondo al Tirreno prima del recupero ufficiale? O che siano state compiute delle ricerche? Saranno i nuovi accertamenti a stabilirlo. Nuove indagini sono state avviate anche sul Mig libico, ufficialmente precipitato sulla Sila il 18 luglio 1980. Nei giorni scorsi Priore è volato ad Atene con il pubblico ministero Cesare Salvi. Ha acquisito tutta la documentazione su due Mig arrivati a Creta proprio in quel periodo con a bordo due disertori del regime di Gheddafi. Vuole comparare i dati con con quelli del velivolo precipitato in Sila.

IL MESSAGGERO
GIOVEDÌ
1 AGOSTO 1981

Strage di Ustica, fotografata in mare una parte della fusoliera del Dc 9

Sui fondali del mare di Ustica, dove il 27 giugno del 1980 precipitò il Dc 9 dell'Itavia, i tecnici hanno fotografato altri pezzi del velivolo. Anche una parte di fusoliera con la scritta "Itavia". È quanto è emerso nel corso di una delle riunioni che il giudice Priore ha avuto con gli esperti della commissione internazionale incaricata di tentare di stabilire quali furono le cause del disastro. L'incontro tra magistrato e periti doveva servire per stabilire quali delle parti fotografate debbono essere riportate in superficie. Gli investigatori, considerato il costo delle operazioni ed il tempo necessario per i recuperi, sarebbero propensi a recuperare soltanto una parte dei reperti. Ma gli avvocati di parte civile hanno ribadito ancora una volta che a loro giudizio tutto quanto identificato deve essere ripescato.

Strage di Ustica, è ormai vicino l'accordo per prorogare l'inchiesta

I giudici che indagano sulla strage di Ustica otterranno una nuova proroga. I contatti tra commissione Stragi e ministero della Giustizia sono già stati avviati. «La questione – ha annunciato il presidente Gualtieri – è stata già quasi risolta positivamente». Proprio ieri a San Macuto sono stati ascoltati i responsabili della Tecnospamec, la società che fu incaricata di "controllare" le operazioni del primo recupero. «Eravamo sempre a bordo delle due navi francesi di appoggio – ha spiegato l'ingegner Franco Matteucci – con almeno tre persone, per vigilare che le richieste dei periti venissero soddisfatte». Per quel che riguarda quel filmato sul termine delle operazioni in cui si vede il fondo del mare completamente pulito, Matteucci ha detto: «Il video fu realizzato, come tutto, su disposizione della commissione dei periti. C'è stato un certo fraintendimento. A noi non risultava la presenza di grandi pezzi sul fondo».

Strage di Ustica. La nave-ricerca Valiant Service ha scaricato al porto di Napoli centodieci reperti

Tornano a galla i pezzi del Dc9

Sarà recuperata anche una parte della fusoliera colpita

- I tecnici riprenderanno il mare oggi per recuperare la parte inferiore dell'aereo di linea precipitato il 27 giugno '80.
- Questi ultimi relitti, che sono già stati localizzati, consentiranno di capire le cause della strage. Ottimismo degli inquirenti

dal nostro inviato
MASSIMO MARTINELLI

NAPOLI - Le ultime speranze di gettare uno squarcio di luce sui misteri Ustica salgono a galla a piccoli pezzi. Che vengono marcati e numerati come reperti archeologici. Sono i frammenti di quel che resta del Dc9 Itavia, quello che la ditta Ifremer ha lasciato in fondo al mare due anni fa e che oggi, undici anni dopo quel tragico 27 giugno '80, potrebbe dare una svolta all'inchiesta sulla strage. Ieri mattina, al porto di Napoli, la nave Valiant Service ha scaricato sul molo il primo carico di questi reperti. Centodieci pezzi grandi e piccoli, frammenti di timoneria, di stabilizzatori, di coda. E condotte pneumatiche, pezzi di motore, grovigli di cavi elettrici. Centodieci nuovi tasselli per il macabro puzzle che gli esperti della Procura di Roma cercano di ricostruire da anni in un hangar dell'aeroporto militare di Pratica di Mare. In quel capannone, su uno scheletro di tubi metallici, c'è quel che è rimasto del Dc9. Ed è qui che nella tarda mattinata di ieri è stato trasferito sotto scorta il primo carico di reperti della Valiant Service. Sul molo di Napoli, duran-

te il trasbordo dei pezzi, si respira aria di ottimismo. C'è Rosario Priore, il giudice istruttore che conduce le indagini con i pubblici ministeri Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, e ci sono i responsabili del pool che si dedica a tempo pieno alle indagini, il maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini e il vice questore aggiunto Giuseppe Eufemia. Priore spiega che quella appena conclusa è solo la prima delle campagne di recupero. «Finora - dice il magistrato - sono state ispezionate le cosiddette zone A e B, cioè la parte A in cui è stata localizzata la coda dell'aereo e la parte B in cui ci sono i pezzi del motore. La nave tornerà in mare da domani (oggi, ndr), per ispezionare la zona C, quella dove sono stati individuati i resti della fusoliera e delle ali. Speriamo che questi nuovi reperti ci dicano qualcosa di più dei precedenti, che rechino delle tracce di come si sono svolti i fatti». La Valiant Service, un bastione di acciaio che assomiglia ad un rimorchiatore tozzo e più grande del solito, riprenderà il mare stamattina. «Sembra una bagnarola e invece lì dentro ci sono tecnologie sofisticatissime» dice un funzionario dell'Ucigos. E fa un cenno di saluto ai mari-

nai in tuta azzurra della società inglese Winpol, che ha organizzato il recupero.

Intanto, il pm Giovanni Salvi spiega che la prima sorpresa potrebbe arrivare proprio da questa seconda fase dell'operazione: «I tecnici hanno individuato un pezzo della fusoliera largo tre, quattro metri, che stava vicino al vano bagagli, nella parte sottostante dell'aereo. E secondo le varie perizie, la causa che provocò la caduta del Dc9 si verificò proprio in questa zona, sia essa un'esplosione dall'interno, un cedimento strutturale oppure un'esplosione dall'esterno. E l'esame di questo relitto potrebbe dare nuove indicazioni sulla natura di questa causa, dal momento che finora non era mai stata recuperata neanche un parte della fusoliera inferiore».

Nessun avvistamento, invece, per la parte superiore della fusoliera, il cosiddetto «tetto» dell'aereo. «Potrebbe essersi staccato al momento dell'esplosione o del cedimento - azzarda Salvi - e potrebbe essere caduto molto lontano dal resto dell'aereo. In questo caso sarebbe praticamente impossibile ritrovarlo». Silenzio anche sui primi risultati della perizia sulla scatola nera trovata proprio dalla Winpol alcune settimane fa: «Si capisce solo che i parametri di volo erano regolari fino ad un evento improvviso», taglia corto Salvi.

Sul molo Pisacane i vigili del fuoco caricano gli ultimi reperti; pezzi che stanno in un palmo di mano. «Ce ne sono tantissimi così» spiega un perito del tribunale al giudice Priore. Chi può dire che parti sono? «Ce lo dirà un perito della Douglas, la ditta costruttrice del Dc9. Dovremo chiamarne uno vera-

mente bravo», risponde Priore. Poi racconta che moltissimi di quei pezzi resteranno per sempre in fondo al Tirreno: «Li abbiamo individuati e fotografati. Abbiamo valutato la loro utilità al fine dell'indagine e abbiamo deciso che non conviene recuperarli. Né in termini di denaro, né in termini di tempo».

Infine si parte verso l'hangar di Pratica di Mare, con i camion dei Vigili del Fuoco che portano i reperti e la scorta di Polizia e Carabinieri. Allora, la verità è davvero più vicina? «Stiamo lavorando solo per questo. Se ci mettesse i bastoni tra le ruote sarebbe davvero uno scandalo», dice a voce bassa un funzionario del pool.

Ustica, i costruttori del Mig al magistrato: «L'aereo non può essere partito dalla Libia»

di FIORENZA SARZANINI

Il Mig libico caduto sulla Sila torna in primo piano nell'inchiesta sulla strage di Ustica. Sul tavolo del giudice Rosario Priore è arrivato un documento che getta nuovi dubbi sulla versione ufficiale. Mittente: la fabbrica di Dresda dove i Mig vengono costruiti. «Se quel Mig fosse partito da Benina - sostengono i responsabili della ditta - non potrebbe essere caduto sulla Sila. Sarebbe precipitato in mare a 200 chilometri dalla costa». Prima di emettere il "verdetto" gli esperti hanno voluto conoscere tutti i particolari del ritrovamento e le condizioni in cui si trovava il velivolo. La loro risposta smentisce quanto è stato detto sino ad ora. Il Mig risulta precipitato il 18 luglio 1980, cioè ventuno giorni dopo il Dc 9 dell'Itavia. Secondo la nostra Aeronautica

□ Da Dresda un nuovo documento che smentisce la versione ufficiale dell'Aeronautica. La Cia si occupò della vicenda

ca il pilota, partito dalla Libia, perse il controllo dell'aereo perché colpito da un malore. Ora i tecnici di Dresda dichiarano che questo non è possibile. Affermano che quel Mig non può essere partito dalla Libia.

Priore continua a indagare convinto che la verità sul Mig possa fornire utili elementi per scoprire la verità sull'abbattimento del Dc 9. Per questo ha interrogato per due giorni Claudio Gatti, autore del libro "Rimanga fra noi". Quattro pagine del volume sono dedicate proprio alla strage di Ustica e forniscono interes-

santi particolari sulla vicenda del Mig. Gatti racconta che subito dopo l'incidente il capo del 2° reparto del Sios, cioè il generale Zeno Tascio, avvertì la Cia e chiese se fosse interessata a vedere il relitto. Quattro esperti si recarono in Calabria in missione segreta e poi promisero di inviare una relazione. In quel documento gli americani affermano che il pilota del Mig era in realtà un fuggiasco. E aggiunsero che era precipitato perché aveva sbagliato la manovra di atterraggio. Quella relazione fu inviata a Tascio, ma evidentemente il responsabile

del Sios decise di non tenerne conto.

È su questo che il magistrato vuole fare chiarezza. La sua inchiesta sul Dc 9 torna ad intrecciarsi con l'indagine sulla caduta del Mig in Sila. Ma non tralascia altri particolari che continuano ad aggiungere pezzi di verità su quella tragedia. Molti sono raccontati proprio da Claudio Gatti e ora attendono conferma. Il primo riguarda la portaerei americana Saratoga, ufficialmente ancorata nel porto di Napoli. Si è sempre saputo che quella sera i radar di bordo erano in manutenzione. Ora si scopre che il giorno dopo il disastro i nastri furono inviati alle autorità americane. Dopo undici anni di indagine continuano ad emergere circostanze nuove. E non è escluso che possano portare anche a nuovi provvedimenti giudiziari.

A Malta il presidente della Repubblica esterna a tutto campo, ma senza inasprire le polemiche

Cossiga insiste sulla grazia a Curcio: ormai è tempo di decidere

dal nostro inviato
FABIO ISMAN

LA VALLETTA - La polemica con De Mita; la grazia a Curcio; la lotta alla mafia; le accuse di Romiti; le possibili elezioni anticipate; le voci di sue dimissioni e quelle di un suo nuovo partito: in un'ora di botta e risposta, il capo dello Stato passa in rassegna tutti i temi del momento. E, a parte De Mita, attacca il suo ex partito meno del solito. Addirittura Cossiga rassicura la Dc: «Se i suoi dirigenti non soffrono d'insonnia per altre cause, dormano tranquilli: fondare un nuovo partito, non mi passa *manco p'a capa*; chi parla di un milione e mezzo di voti gioca alla tombola, e non è lecito». Terminato il mandato, il capo dello Stato spiega che farà politica come senatore a vita; «e, avendo qualche idea sul Cristianesimo oggi, intendo comportarmi da cristiano». Ma, a conclusione della visita di Stato a Malta, Cossiga dice tante cose, e occorre raccontarle con or-

□ «A dire il vero la prima idea fu di Martelli. Ora aspetto di sapere: da due mesi se ne parla, la gente ha diritto di sapere». Sulla mafia «occorre ritrovare un'unità»

dine.

Cominciamo da quelle che egli definisce le «cose non serie»: la polemica con De Mita. Se De Mita «non c'è deve essere colpito da giudizi morali e politici gravissimi» per «gli accenti pesanti allo stato mentale» del Presidente; «si è spinto fino a formulare diagnosi e consigliare i medici». Cossiga si è difeso «perché ognuno difende se stesso»; da oggi, De Mita «può dire ciò che vuole, io non mi difenderò più: sia io, sia lui abbiamo seccato la gente; ho cose più serie di cui occuparmi».

Per esempio, le accuse di Romiti al sistema politico e partitico italiano. «Romiti ha il diritto di farle; nelle sue parole c'è forse l'eco della delusione di tanti,

perché l'impegno a compiere delle riforme sembra svanito nel clamore delle dichiarazioni. Io non sono sospettabile d'essere molto benevolo nei confronti del sistema dei partiti, il quale comunque ha portato 40 anni di responsabilità positiva nel governo del Paese. I problemi, è vero, sono gravissimi: ci sono zone in cui la sovranità dello Stato sembra sbiadire, è ripresa la turbolenza politica interna, anche la situazione ai confini non è delle più tranquille; ma occorre comprendere che questo Paese o lo salviamo insieme, o insieme andiamo tutti a fondo».

E' vero, presidente, che lei stava per dimettersi poiché la Dc non la difendeva a sufficienza? «Non ci ho mai pensato. La Dc non ha

l'obbligo di difendermi: non faccio nemmeno parte del partito. Ha semmai il dovere di difendere il prestigio del Presidente della Repubblica. Comunque, sono finiti i tempi in cui due segretari di partito con una telefonata facevano dimettere un galantuomo (Leone - N. d. R.) ed io ho il dovere di esaurire il mio mandato; sarò fedele a questo dovere». Cossiga ci potrebbe ripensare soltanto se «si dovessero creare le condizioni per le quali di fatto il Capo dello Stato è inibito nell'esercizio delle sue competenze, anche per atteggiamenti pregiudiziali e negativi d'importanti partiti, non escluso quello da cui provengo»; allora, avrebbe il «dovere di non insistere, ma di giungere a

□ «Romiti ha diritto di criticare. L'impegno per le riforme sembra svanito nel clamore delle dichiarazioni». «Da oggi in poi non risponderò più a De Mita»

un chiarimento». Insomma, queste dimissioni dovrebbero chiedergliele esplicitamente, e in tanti. Forlani fa intravedere elezioni anticipate. «Lui è molto fortunato: per aver ricordato che è il Presidente della Repubblica a sciogliere il Parlamento, a me per poco non scappava l'*impeachment*. Comunque, prendo le sue affermazioni come il preannuncio d'un nuovo atteggiamento del suo partito. Sciogliere le Camere è compito del Capo dello Stato, quando si verificano certe condizioni; i partiti possono soltanto contribuire a farne accadere una, il non funzionamento del rapporto tra Parlamento e Governo; ma nemmeno questo implica automaticamente che il

Capo dello Stato debba chiamare il Paese alle urne. Il segretario della Dc preannuncia o minaccia un'iniziativa del suo partito che porti alla dissoluzione del rapporto di fiducia tra i maggiori partiti. Altre strade per andare ad elezioni anticipate non ne vedo: contrariamente alle regole inglesi, e anche maltesi, il partito di maggioranza non ha il diritto di indurle».

Sempre Forlani, parla di *pi-stoleròs* che sparano contro la Dc. «Non m'intendo di storia sudamericana, farò un corso accelerato; comunque mi è stato spiegato che io non sono uno dei *pi-stoleròs*, e non c'è dichiarazione più liberatoria che quella di chi è sparato». La lotta alla mafia: «Occorre rifuggire alla tentazione di

farne argomento di speculazione politica; occorre ritrovare un'unità; lo dico da tempo, ma quest'appello non trova quasi mai accoglienza. Poi, ci sono molti modi di fare lotta alla mafia: in Sicilia, occorre un impegno globale che non è richiesto a Milano». Ustica: «Non mi sono fatto un'idea di che cosa è accaduto. Certo che, allora, invece di andare a leggere i radar, si accusava e si scioglieva una compagnia aerea».

Infine, la grazia a Curcio: «A dire il vero, la prima idea non è stata mia, ma di Martelli. Comunque, sono due mesi che se ne parla, il cittadino ha diritto di sapere. Io confermo il mio avviso, per motivi di equità. La rivisitazione del terrorismo è cosa diversa: per me, può cominciare dalla grazia a Curcio, che però ha una sua autonomia ed una sua ragione d'essere; il ministero di Grazia e Giustizia è l'organo che deve concorrere con me; io attendo di sapere».

20/9/89

26/9/81

I nastri consegnati al giudice Priore

Ustica, caccia militari si alzarono in volo subito dopo il disastro

□ Acquisite le telefonate della postazione radar di Martinafranca. Il contenuto confermerebbe il racconto dell'allora responsabile delle comunicazioni del soccorso aereo di Ciampino

di FIORENZA SARZANINI

Caccia militari si alzarono in volo subito dopo il disastro di Ustica. La clamorosa novità emerge dalle telefonate in partenza e in arrivo nella postazione radar di Martinafranca. I nastri sono stati consegnati ieri dal giudice Priore ai periti che dovranno trascriverli. Si tratta di bobine sequestrate sin dal 1980 dai magistrati Guarino e Santacroce, ma che evidentemente non sono mai state ritenute importanti per le indagini. Ora si scopre invece che contengono particolari preziosi per chiarire cosa avvenne quella sera dopo l'abbattimento del Dc 9. Talmente preziosi da convincere il magistrato a rinviare la consegna alle parti civili per "proteggere il segreto istruttorio".

In quelle telefonate ci sono molte conversazioni in inglese. Un nuovo perito nominato dal magistrato dovrà tradurle. Si tratterebbe di telefonate tra i radaristi di Martinafranca e Ciampino. E non è escluso che tra gli interlocutori vi possano essere i responsabili di un ente americano. Se questa indiscrezione venisse confermata, smentirebbe tutto quello che è stato detto sino ad ora dalle autorità statunitensi. E cioè che «nessuna unità aerea o navale era presente quella sera nel Mediterra-

neo». Per il momento sembra che non sia stato possibile capire esattamente con chi parlino i responsabili del centro radar. E per questo bisognerà attendere che siano terminate le trascrizioni e che si accerti se i nastri possano aver subito delle manomissioni.

L'indagine su quella tragedia che la sera del 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone continua dunque ad arricchirsi di nuovi, fondamentali particolari. Il contenuto di queste telefonate conferma il racconto di Roberto Bruschi, all'epoca responsabile delle comunicazioni del soccorso aereo di Ciampino. Il maresciallo ha detto al giudice Priore che quella sera nella sala radar della postazione romana qualcuno vide dei caccia che si alzavano e si abbassavano dal mare. Le sue parole hanno portato all'incriminazione di Porfidio Massari, comandante della postazione radar di Ciampino, e di Antonio Trombetta, responsabile del soccorso aereo dello stesso centro. Entrambi sono sottoposti a indagine per falsa testimonianza. Alla luce delle ultime novità non è escluso che altri militari dell'Aeronautica possano essere coinvolti nell'inchiesta.

Il magistrato vuole anche accertare la validità di una

telefonata anonima giunta martedì nella sede dell'Ansa di Roma. Un interlocutore, che ha detto di essere un sottocapo di Marina, ha detto: «Voglio dire che esistono dei tracciati radar non distrutti a Ponte Galeria e alla base 057 di Monterosi. Lo so perché ho prestato servizio lì. Non capisco perché il ministero della Marina abbia coperto l'esistenza di questi tracciati». Subito dopo la comunicazione si è interrotta. Il magistrato ha disposto immediatamente delle perquisizioni e sembra che si sia riusciti effettivamente a trovare dei documenti che riguardano la strage di Ustica.

Per il momento tutta l'attenzione è comunque concentrata sulle telefonate. Si sa che vanno dalle 20,30 del 27 giugno 1980 alle 8 del giorno successivo. Oltre a Martinafranca e Ciampino il magistrato è interessato a conoscere il contenuto delle comunicazioni di Palermo e Marsala. Poi, se le indiscrezioni saranno confermate, la perizia sarà ulteriormente allargata. La convinzione degli inquirenti è che la chiave per arrivare alla verità sulla tragedia di Ustica sia da cercare proprio in quelle telefonate che cominciarono pochi istanti dopo l'abbattimento del Dc 9.

Dopo undici anni di depistaggi e reticenze le difficili indagini sembrano finalmente a una svolta

IL MESSAGGERO
MERCOLEDÌ
7 OTTOBRE 1991

Su Ustica uno squarcio di verità

Il giudice Priore raccoglie i tasselli: molti militari sotto inchiesta

La lunga serie di colpi di scena. Il primo atto nel 1987, quando si recuperò il relitto. Ma non tutto il Dc9 tornò a galla

Il mistero dei tracciati radar scomparsi. Ma i due aerei Usa in volo quella sera non possono aver abbattuto l'aereo dell'Itavia

di MASSIMO MARTINELLI
e FIORENZA SARZANINI

La più scandalosa messin-scena della storia della Repubblica è cominciata alle 20 e 59 del 27 giugno 1980. E non è ancora finita. Undici anni non sono bastati per spiegare ai familiari di ottantuno persone e a tutti gli italiani cosa accadde nel cielo di Ustica quella sera. E non basteranno nemmeno i pochi mesi che mancano al termine per la chiusura dell'inchiesta, fissata dalla nuova normativa processuale al 31 dicembre prossimo. Nel polverone che in questi anni, periodicamente, qualche mano oscura ha sollevato, si rischia di perdere di vista le poche certezze acquisite finora. Vale la pena di ricordarle, per evitare che ancora una volta la logica del «tutti colpevoli quindi nessun colpevole» protegga i veri responsabili di questa strage impunita. La sera del 27 giugno '80 Francesco Cossiga era presidente del Consiglio, Virginio Rognoni era ministro dell'Interno, Lelio Lagorio era responsabile della Difesa. E il Sismi, il servizio segreto militare, era in mano al generale Giuseppe Santovito, il Sisde era diretto dal generale Giulio Grassini e il coordinamento dei servizi, il Cesis, era affidato al prefetto Pelosi, tutti e tre iscritti alla loggia P2 di Licio Gelli. Il disastro. Sono le 20,59 del 27 giugno 1980 quando il Dc 9 I-Tigi dell'Itavia

precipita al largo di Ustica. A bordo ci sono 69 adulti e 12 bambini. L'aereo, diretto a Palermo, era partito da Bologna con due ore di ritardo.

Le inchieste. Il primo ad occuparsi dell'inchiesta è il sostituto procuratore di Palermo, Guarino, che il 10 luglio 1980 trasmette il fascicolo al collega romano Giorgio Santacroce. Si indaga a livello giudiziario ma anche a livello governativo. Il ministro dei Trasporti nomina una commissione tecnica presieduta dal dottor Carlo Luzzati della direzione generale dell'Aviazione civile.

Le possibili cause. La prima ipotesi è quella del cedimento strutturale (e sull'onda di questa notizia l'Itavia è costretta a chiudere) ma è lo stesso ministro Formica a smentirla successivamente in Parlamento. Dunque il Dc 9 è precipitato per un'esplosione causata da una bomba a bordo o da un missile.

Le perizie. Nell'autunno del 1980 l'ingegnere americano John Macidull viene incaricato dal giudice Santacroce di analizzare i tracciati radar registrati dalla postazione di Ciampino. Macidull scrive: «Un oggetto non identificato ha attraversato la zona dell'incidente da ovest verso est ad alta velocità, approssimativamente nello stesso momento in cui si è verificato l'incidente. Sulla base delle informazioni ricevute, l'aereo in questione e l'oggetto non identificato non sono en-

trati in collisione». C'è dunque un altro velivolo accanto al Dc 9?

Nel 1989 cinque esperti nominati dal giudice Bucarelli concludono che il Dc 9 è stato abbattuto da un missile. Bucarelli vuole sapere di che nazionalità è l'ordigno. A questo punto la commissione dei periti si spacca. Mentre tre ingegneri continuano a ritenere che la causa del disastro sia un missile, altri due scrivono che «l'incidente è attribuibile ad un'esplosione avvenuta all'interno dell'aereo per la presenza di una bomba a bordo». Per sanare il "conflitto" si decide di nominare una nuova commissione di esperti internazionali. Ma non sarà più Bucarelli a guidare le indagini. Travolto dalle polemiche, getta la spugna e passa la mano al collega Rosario Priore.

I depistaggi. Nel fascicolo il nuovo giudice trova migliaia di documenti e 21 incriminazioni. Sono quelle degli uomini radar delle postazioni di Marsala e di Licola inquisiti per favoreggiamento e falsa testimonianza. I militari sono stati interrogati e tutti hanno negato di aver visto il Dc 9 precipitare. Tutti tranne uno: Luciano Carico. La sera della tragedia il maresciallo era in servizio a Marsala. Quando arriva davanti al giudice non può più tenersi quel segreto che cela da anni. «Vidi il Dc 9 cadere», ammette. La sua rivelazione ha l'effetto di una bomba. Secondo la versione ufficiale i radar di Marsala non potevano aver visto nulla perché impegnati in una esercitazione *Sinadex* iniziata quattro minuti prima della tragedia. Buio anche su Licola: dei tracciati restavano ormai quattro foglietti scritti a mano e dunque inattendibili. Carico porta invece una nuova verità.

Aerei e portaerei. «Nessun aereo italiano sorvolava la

zona del disastro» affermano le nostre autorità. «Non c'erano aerei americani in zona quella sera» aggiungono gli Stati Uniti. La smentita a questa dichiarazione arriva adesso.

I giudici Priore, Salvi e Roselli scoprono che fu Ciampino a dare l'allarme sulla «presenza di traffico aereo americano in zona». Si scopre che gli aerei sono due. Uno decolla alle 20,35 e gira in tondo sopra la Calabria. È identificato con la sigla *Navy 61206*. Si tratta di un Beechcraft UC 12 B Superking Air. «Sta facendo le prove, non atterra», affermano nella postazione radar di Lamezia. Poi lo autorizzano all'atterraggio a Sigonella passando da Reggio e da Catania. L'altro è identificato con la sigla *Jimmy 169*. Poco dopo le 21 del 27 giugno 1980 è fermo sulla pista di Sigonella e chiede di poter decollare. Deve arrivare a Torrejon, la base degli F 16 in Spagna. È un Grumman C2A adibito al trasporto di persone o materiali per le portaerei. Nessuno dei due può aver abbattuto il Dc 9, ma la loro presenza è comunque sospetta. Entrambi possono aver visto quel che stava accadendo. Mistero anche sulle portaerei Usa. Ufficialmente la *Saratoga* è ancorata nel porto di Napoli con i radar in manutenzione. Il giudice Priore scopre che la portaerei è registrata in entrata il 18 luglio mentre non è annotata la data di uscita.

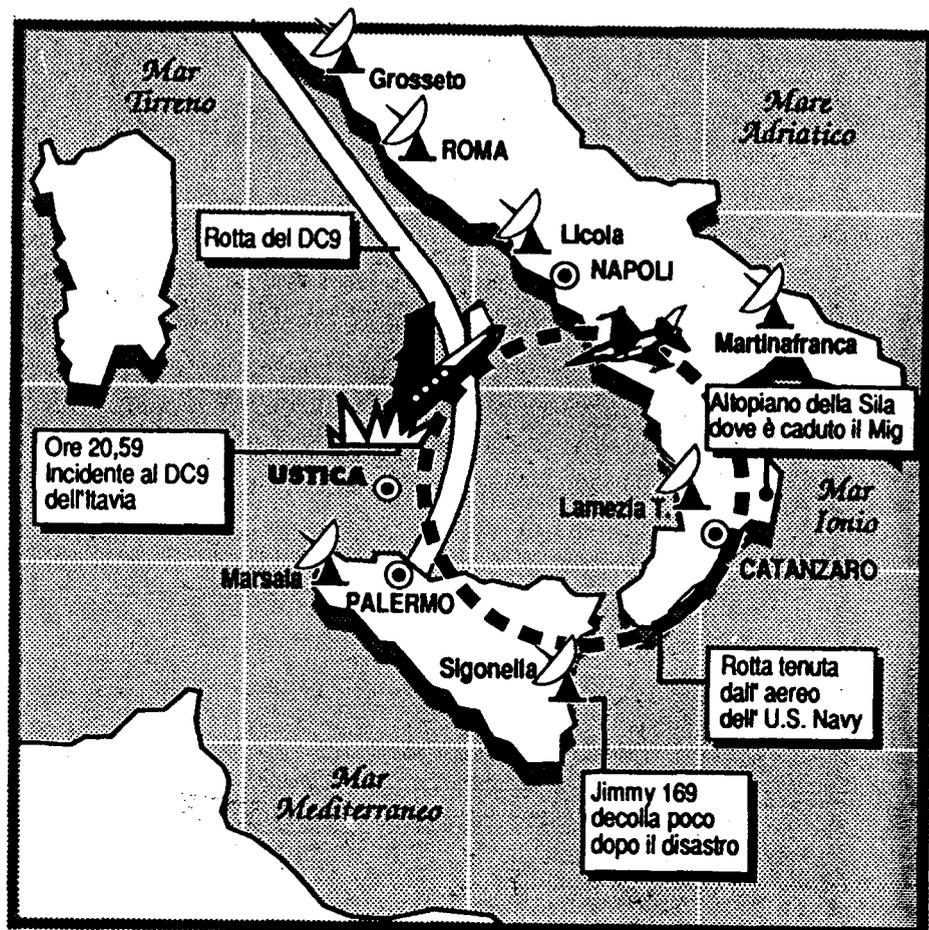
Il mistero del Mig libico. Il 18 luglio '80, ventuno giorni dopo il disastro, sulle montagne della Sila viene ritrovato un Mig 23 libico. La versione ufficiale parla di malore del pilota: l'aereo guidato dal pilota automatico sarebbe anda-

to a schiantarsi per mancanza di carburante. Ma ci credono in pochi. I primi ad avanzare dubbi sono i medici di Crotona Erasmo Rondanelli e Anselmo Zurlo che vengono chiamati a esaminare il cadavere. Lo trovano in avanzato stato di decomposizione. Troppo, per essere di un morto di poche ore. Sembra piuttosto una salma che risale a venti giorni prima, proprio all'epoca del disastro. I due medici lo scrivono in un supplemento di perizia che consegnano alla magistratura. Ma il documento sparisce. Intanto, in tutta fretta, i resti del Mig vengono restituiti alla Libia.

Vengono fuori le testimonianze che confermano la messinscena. Enrico Brognieri, avvocato di Catanzaro: «Era il 27 giugno, alle 21 e 20 circa. Ho visto un aereo militare volare basso, bassissimo. A circa settanta metri dal suolo. Sembrava che avesse il motore spento, e non aveva luci accese. *Quello si schianta pensai.* Andava verso Crotona, veniva dal Tirreno». Filippo Di Benedetto, a quell'epoca militare di leva al 244° battaglione Fanteria di Cosenza: «La mattina del 28 giugno ci svegliarono all'alba e ci dissero di prepararci in fretta perchè dovevamo andare in Sila. Quando raggiungemmo il vallone ci trovammo di fronte un aereo, sembrava avesse tentato un atterraggio di fortuna». E allora ecco lo scenario che ne viene fuori: potrebbe esserci stato un duello aereo la sera del disastro, con il Mig intercettato da caccia alleati che lo inseguono e gli sparano un razzo. Il Mig fugge, da ovest verso Est, proprio come la traccia segnalata dalla perizia americana. Si affianca al Dc9, e si ripara dietro di esso. Il razzo alleato, attratto da una fonte di calore maggiore, devia improvvisamente e abbatte l'aereo di linea, danneggiando il Mig che arriva planando sulla Sila.

Ma c'è di più. In almeno due corpi delle vittime, i periti dell'Itavia trovano tracce di un'esplosivo caratteristico del missile Aspide, costruito in Italia

dalla Selenia (ora Alenia) e dalla Snia Bpd. Alla Alenia dicono che il missile Aspide, in versione aria-aria non era operativo a quei tempi, ma è una tesi che non trova conferma sui cataloghi internazionali sugli armamenti e nelle riviste ufficiali della Marina Militare. Infine un giallo nel giallo: il giudice Priore scopre che nel 1984, la Alenia e la Snia, per ordine dell'Aeronautica, senza avvertire il magistrato, effettuano una prova di scoppio del missile Aspide su un rottame del Mig libico caduto in Sila. «Ma il relitto non era stato restituito?» si chiede il giudice. E perchè ci hanno sparato sopra un Aspide? Forse per camuffare tracce dello stesso esplosivo?



L'inchiesta sulla tragedia del Dc9 Itavia torna a intrecciarsi con quella sul Mig libico finito in Calabria

Ustica, parte un avviso di garanzia

E l'ambasciatore degli Usa Secchia promette nuovi accertamenti

□ Favoreggiamento e falsa testimonianza i reati ipotizzati nei confronti del maggiore dei Carabinieri Inzolia

di FIORENZA SARZANINI

Favoreggiamento e falsa testimonianza: sono i reati ipotizzati dal giudice Rosario Priore nell'avviso di garanzia inviato al maggiore dei carabinieri Vincenzo Inzolia. L'inchiesta sulla strage di Ustica torna a intrecciarsi con quella sul Mig libico precipitato sulla Sila. Vincenzo Inzolia, all'epoca capitano dei carabinieri a Crotone, fu incaricato di condurre l'inchiesta su quel velivolo finito tra i monti della Calabria. Ed è la stessa persona che la sera dell'abbattimento del Dc 9 fece chiamare da un militare dell'Aeronautica la postazione radar di Martinafranca per avere notizie sull'incidente al Dc 9. Perché tanto interesse? E' quello che sta cercando di scoprire il giudice Priore che sin dai primi momenti della sua attività ha cercato un collegamento tra le due vicende. L'inchiesta sulla strage di Ustica è ormai a un punto cruciale. Lo sanno anche le autorità Usa che ieri, in un'intervista rilasciata al Tg 3 dall'ambasciatore a Roma, Peter Secchia, hanno dichiarato: «Gli Stati Uniti effettueranno accertamenti in merito alle indicazioni emerse in Italia sulla presenza di un aereo militare americano nei cieli della Calabria al momento della sciagura del Dc 9 dell'Itavia». Dunque

dopo le smentite arrivano le promesse di nuove indagini. Sino ad ora le autorità americane hanno sempre negato che ci fossero «velivoli o portaerei in zona la sera dell'incidente». Ora assicurano che faranno nuovi accertamenti. Forse il "muro di gomma" comincia davvero a cedere. A dimostrarlo ci sono le clamorose novità emerse in questi giorni. E la conferma a quell'ipotesi che vede il Mig e il Dc 9 strettamente collegati.

Secondo la versione ufficiale il Mig libico precipitò sulla Sila il 18 luglio 1980, cioè 21 giorni dopo la tragedia di Ustica. Sul posto, nonostante la competenza fosse dei carabinieri di Cirò Marina, il comandante della Legione Angelo Livi decide di mandare il capitano di Crotone Vincenzo Inzolia. Dopo poco arrivano anche due periti medico-legali, i professori Zurlo e Rondanelli incaricati di fare accertamenti sul cadavere del pilota. I due esperti consegnano la loro relazione in cui si limitano a elencare le condizioni del corpo. Ma qualche tempo dopo inviano un supplemento di perizia e retrodatano la morte del pilota di almeno 20 giorni. «L'avanzato stato di decomposizione - scrivono nella relazione - fa presumere che la morte risalga a una ventina di giorni prima del ritrova-

mento». Zurlo e Rondanelli vengono convocati nell'ufficio di Inzolia. C'è anche un ufficiale dell'Aeronautica. Scopo dell'incontro: convincere i due periti a cancellare quella seconda relazione. Non c'è modo di convincerli, ma il risultato viene comunque ottenuto. Nella cancelleria del tribunale di quel supplemento di perizia si perde ogni traccia.

Interrogato dai magistrati Inzolia dice di «non ricordare la circostanza». Ma è costretto a ritrovare la memoria quando i giudici riescono ad identificare l'ufficiale dell'Aeronautica che invece ricorda perfettamente di essere stato in quell'ufficio. Sono molte le cose che Vincenzo Inzolia deve spiegare ai giudici. Una su tutte: perché si interessò all'incidente di Ustica la sera del 27 giugno? Cosa voleva sapere? Ieri nel suo ufficio di Monreale si è trincerato dietro un secco «no comment». «C'è il segreto istruttorio - ha spiegato - non posso dire nulla».

La versione ufficiale assicura che il Mig libico era partito da Tripoli ed era poi finito sulla Sila per un malore del pilota e per assenza di carburante. «Alla guida del velivolo - sostiene l'Aeronautica militare - c'era certamente un fuggiasco. Qualcuno che scappava dal regime di Gheddafi». In realtà il sospetto è

che, come il Dc 9 dell'Itavia, quel velivolo si sia trovato coinvolto in un'azione di guerra dai contorni ancora indefiniti nei cieli sopra Ustica, e sia precipitato poi in Calabria.

La sera del 27 giugno 1980 c'erano velivoli americani nella zona. Certamente uno che mezz'ora prima del disastro chiese in tutta fretta di decollare da Sigonella. E un altro che girava in tondo sopra la Calabria. E' proprio su questo aereo che il giudice Priore si sta concentrando. La coincidenza è molto strana e il sospetto è che ciò nasconda qualcosa di molto più importante. Il lavoro del giudice prosegue a ritmi serrati. Sono in arrivo nuovi provvedimenti giudiziari e forse anche nuove, clamorose scoperte. Nell'ufficio del magistrato continuano a sfilare testimoni ma non è escluso che entro pochi giorni la loro posizione giudiziaria possa cambiare. Che dai semplici sospetti si passi alle contestazioni vere e proprie. Ma il tempo a disposizione per l'inchiesta sta per scadere. Il 31 dicembre se non interverrà una proroga il giudice Priore dovrà chiudere l'istruttoria. Dopodomani la commissione parlamentare sulle Stragi parlerà anche di questo e della prevista audizione dei responsabili politici

Si allarga l'indagine del giudice Priore dopo la perizia sulle telefonate tra i centri di controllo aereo

Avvisi di reato a raffica per Ustica

L'inchiesta ora punta sugli uomini-radar di Martinafranca

- Domani la commissione Stragi deciderà se ascoltare i politici responsabili dall'80 a oggi e interrogherà il perito Blasi
- Destinatari dei provvedimenti alcuni militari dell'Aeronautica, indagati per favoreggiamento e falsa testimonianza

di FIORENZA SARZANINI

Nuova raffica di avvisi di garanzia. L'inchiesta sulla strage di Ustica punta ora alla postazione radar di Martinafranca. Sarebbero proprio alcuni militari in servizio la sera del 27 giugno in quella stazione i destinatari dei provvedimenti firmati dal giudice istruttore Rosario Priore per favoreggiamento e falsa testimonianza. Ieri sera nell'edizione delle 20 il Tg 1 ha diffuso i nomi del generale Romolo Mangani, all'epoca comandante del 3° Roc di Martinafranca, del capo del controllo Giuseppe Patroni Griffi, del capitano Marzulli e del sottufficiale Di Mico, che da Licola chiamò i colleghi per segnalare la traccia di un aereo. Ma queste indiscrezioni sui nomi non hanno trovato alcuna conferma ufficiale. I giudici hanno già deciso di acquisire la registrazione su cassetta del telegiornale per visionarla. Poi valuteranno se ci sono eventuali estremi di reato. «Il momento è molto delicato - si sbilancia uno degli inquirenti - c'è il rischio di un gioco al massacro». L'inchiesta punta in diverse direzioni. Dopo il deposito della perizia con la trascrizione delle telefonate in arrivo e in partenza da Martinafranca ci sono molti nuovi elementi su cui indagare. Quello più importante è certamente determinato dalla presenza dei due aerei americani nella zona. Uno decolla alle 20.35, circa mezz'ora prima del disastro e comincia a girare in tondo sopra la Calabria. È identificato con la sigla Navy 61206. Si tratta di un Beechcraft UC 12 B Superking Air. «Sta facendo le prove, non atterrando», affermano in una telefona-

ta registrata quella sera gli uomini radar di Lamezia. Poi lo autorizzano all'atterraggio a Sigonella passando da Reggio e da Catania. L'altro velivolo è identificato con la sigla Jimmy 169. Poco dopo le 21 del 27 giugno 1980 è fermo sulla pista di Sigonella e chiede di poter decollare. La sua meta è Torrejon, la base degli F 16 in Spagna, ma non ha alcun piano di volo. È un Grumman C2A adibito al trasporto di persone o materiali da e per le portaerei. Gli americani hanno promesso che faranno accertamenti. Dopo aver smentito per anni la presenza di «velivoli o portaerei in zona», hanno assicurato che apriranno una nuova indagine sulla presenza di questi velivoli. Per dieci anni di quegli aerei non si è mai saputo nulla. Se ne parlava nelle telefonate di Ciampino, acquisite dalla magistratura subito dopo il disastro, ma evidentemente nessuno ha mai pensato di ascoltare quei nastri. Lo hanno fatto adesso il giudice Priore e il pubblico ministero Salvi. Ed è proprio grazie a quelle registrazioni che credono di poter trovare nuovi pezzi di verità. Uno riguarda il legame tra la strage di Ustica e l'incidente al Mig libico precipitato sulla Sila che ha già portato all'incriminazione del capitano dei carabinieri, Vincenzo Inzolia, all'epoca in servizio a Crotone. L'altro punta alla portaerei Usa, *Saratoga*, che secondo la versione ufficiale la sera del disastro era ancorata nel porto di Napoli. Ma nel registro della capitaneria di porto la *Saratoga* è segnalata in entrata il 18 luglio mentre non è mai annotata la data di uscita. Un

giallo che si aggiunge agli altri misteri che hanno sempre segnato la ricerca della verità su questa tragedia.

Ora si è arrivati al nodo cruciale ma il tempo a disposizione è pochissimo. Se il Parlamento deciderà di non concedere un'ulteriore proroga l'inchiesta dovrà terminare il 31 dicembre. Una scadenza che riguarda anche i lavori della Commissione parlamentare Stragi che domani, dopo aver interrogato il perito Massimo Blasi, dovrà decidere se convocare i presidenti del Consiglio e i ministri della Difesa che si sono succeduti dal 1980 a oggi. A chiedere queste convocazioni era stato nel

marzo scorso, Marco Boato che aveva escluso dalla sua lista il presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, capo del governo all'epoca del disastro, il quale aveva fatto pervenire una relazione. I democristiani hanno già annunciato che non acconsentiranno a «audizioni show sul modello di *Samarconda*», ma i partiti di opposizione sono decisi a dar battaglia pur di ascoltare cosa hanno da dire i politici sulla vicenda. La pensa nello stesso modo anche il presidente Gualtieri che proprio qualche giorno fa ha ribadito la sua intenzione di procedere a tutti gli interrogatori.

Gualtieri: «Ora il Csm dovrà occuparsi di come furono condotte le prime indagini»

Un giudizio fortemente negativo sui magistrati che condussero la prima fase dell'inchiesta su Ustica e sui militari che non hanno detto tutta la verità. Lo ha ribadito ieri sera il presidente della Commissione stragi Libero Gualtieri in un'intervista al Tg3. Chi ha mentito? Per Gualtieri: «Tutti i militari in servizio nell'anno di Ustica e che hanno dato risposte che oggi vengono individuate come non vere, o reticenti, o menzognere». E i pezzi di verità scaturiti solo dopo dieci anni dalle conversazioni telefoniche tra gli uomini radar di Ciampino, Martinafranca, Lamezia e Catania? «Il problema - dice Gualtieri - riguarderà anche i magistrati della prima generazione». Questo significherà conseguenze per il giudice Bucarelli? Il presidente della commissione Stragi spiega: «Certamente vorremo far presente al Csm quantomeno la stranezza del comportamento dei primi magistrati».

La Commissione stragi è in difficoltà? «Sono ottimista - afferma Gualtieri - siamo una commissione nominata, approvata all'unanimità e sostenuta dal Parlamento e dai suoi presidenti, quindi non credo che membri del Parlamento, che pure sono in cariche istituzionali dello Stato o lo sono stati, abbiano difficoltà a venire spontaneamente a rendere testimonianza di quello che sanno. Non credo che faremo lotte per averli, penso che verranno spontaneamente».

«L'Italia non ci ha chiesto nulla»

Le smentite si accavallano alle conferme. La prima puntualizzazione arriva dagli Stati Uniti. Dopo la promessa dell'ambasciatore Usa a Roma, Peter Secchia, di compiere nuove indagini sulla presenza di aerei americani in zona, entrano in scena i suoi predecessori. «Per almeno nove anni le autorità italiane non hanno mai chiesto nulla sulla tragedia di Ustica all'ambasciata americana a Roma». Questo affermano Robert Gardner, in carica la sera del 27 giugno del 1980, ed il suo successore Maxwell Raab. Entrambi affermano di non sapere nulla su quel disastro e poi Raab aggiunge: «In caso di riscontri ritengo che le autorità italiane si sarebbero rivolte direttamente a Washington. Ma, se così fosse stato, ne sarei stato informato».

Polemiche anche per gli avvisi di garanzia che la magistratura avrebbe emesso in questi giorni. Il Tg 1 di lunedì sera aveva diffuso i nomi di quattro militari che sarebbero stati inquisiti ma sono stati gli stessi giudici a smentirli. E anche uno degli interessati, il generale Romolo Mangani, all'epoca capo

□ Gli ex ambasciatori americani a Roma: il governo non ci ha mai consultati. Smentiti ufficiosamente i nomi dei destinatari degli avvisi di garanzia. La Commissione stragi ascolta il perito del 1981

del 3° Roc di Martinafranca, ha voluto puntualizzare la sua posizione. «Fino a questo momento - ha detto il generale - non ho ricevuto nessuna comunicazione giudiziaria né dal giudice Priore, né da nessun altro magistrato che indaga sulla tragedia di Ustica».

E la Libia torna a rilanciare le accuse contro gli Usa. «Quanto sta uscendo fuori in questi giorni - dichiara l'ambasciatore di Tripoli a Roma, Abdul Rahman Shalgam - è quello che noi andiamo dicendo da anni: la sera del 27 giugno 1980 ci fu un complotto degli Stati Uniti per uccidere il leader Gheddafi. Furono gli americani a colpire quell'aereo civile. Ma salta agli occhi anche un'altra cosa: ogni volta che si compie un passo in direzione della verità, salta subito fuori la faccenda del Mig libico caduto sulla Sila. Il Dc9 Itavia è stato abbattuto il 27 giu-

gno 1980, il nostro aereo è caduto il 18 luglio. Ci sono cittadini italiani che lo hanno visto schiantarsi sui monti, ed era il pomeriggio del 18 luglio. Adesso scoprono che il 27 giugno nel mare di Ustica si trovava una portaerei americana mentre sopra le volteggiavano due aerei Usa. E subito collegano questo fatto a quello del Mig della Sila. Io dico che anche noi vogliamo sapere la verità. Di tutta questa faccenda la Libia è vittima due volte: non solo hanno tentato di uccidere Gheddafi, ma ora cercano pure di dare la colpa a noi». Sul mistero dello sconfinamento in territorio italiano di quel Mig, Shalam afferma che «anche ai pescherecci italiani capita spesso di sconfinare involontariamente nelle acque territoriali libiche. Con un aereo, specie di quel tipo, è ancora più facile: è molto veloce. A stabilire che quell'aereo è caduto il 18 luglio non sono

stati esperti libici, ma medici italiani».

In Italia le reazioni vanno tutte nella stessa direzione: arrivare alla verità. «Al fine di evitare che l'istruttoria formale sul disastro di Ustica si arresti il 31 dicembre prossimo», il liberale Battistuzzi ha chiesto al governo di modificare il decreto sulle norme transitorie. «Non vorrei - ha aggiunto Battistuzzi - che con la semplice inerzia e dietro lo schermo delle formalità procedurali, le prime luci sul buio del mistero di Ustica venissero subito spente. Il mezzo c'è ed è semplice e rapido: un decreto del governo, sottoposto al parere di una commissione parlamentare». Il vicepresidente del Comitato sui servizi segreti, Aldo Tortorella, (Pds), ha chiesto invece la convocazione urgente di una riunione «per cercare di contribuire a spezzare il vincolo di una inaccettabile omertà».

La commissione Stragi esamina come sono state condotte le indagini sul disastro aereo

Ustica, convocati i ministri

Saranno interrogati i politici e i primi giudici dell'inchiesta

di FIORENZA SARZANINI

Prima i politici, poi i magistrati Santacroce e Bucarelli. È da loro che la commissione Stragi vuole sapere come è stata condotta in questi anni la ricerca della verità sulla strage di Ustica. Presidenti del Consiglio e ministri della Difesa che si sono succeduti dal 1980 a oggi siederanno di fronte ai commissari e racconteranno cosa hanno fatto per cercare i responsabili di quella strage. Tutti tranne il presidente della Repubblica, Cossiga, capo del governo all'epoca del disastro. Gli interrogatori cominceranno martedì, ma questa nuova fase dell'indagine si è aperta in realtà già ieri. Per oltre tre ore, Massimo Blasi, presidente della prima commissione peritale che si occupò del disastro di Ustica, è rimasto a San Macuto. Motivo dell'audizione: chiarire quell'improvvisa marcia indietro che lo spinse a dichiarare che il Dc9 dell'Itavia era precipitato per «un'esplosione causata da una bomba a bordo». Un «ripensamento» rispetto alla prima relazione in cui non aveva avuto dubbi nell'affermare che l'aereo era stato abbattuto da un missile.

Fu Bucarelli a chiedere un supplemento di perizia per scoprire la nazionalità dell'ordigno. E fu allora che si arrivò alla «spaccatura». Gli ingegneri Imbimbo, Lecce e Migliaccio restarono fedeli alle prime conclusioni. Blasi e Cerra firmarono una relazione diversa e parlarono di bomba. Ed è proprio su Cerra che ieri Blasi ha scaricato le responsabilità per quel cambio di rotta. «Avevamo dei dubbi sui tracciati radar di Ciampino - ha detto - e volevamo i pareri di altri esperti. Cerra mi parlò degli ingegneri Giaccari e Parbini della Selenia». Si tratta di due tecnici della Selenia la cui relazione fu allegata al supplemento di perizia. «Al castello di incertezze che si sfaldava - ha ag-

giunto Blasi - contribuì anche la perizia, effettuata da un tecnico della Snia Viscosa, il dottor Spoletini, sulle eventuali tracce di residui da esplosione rimaste sui reperti portati in superficie. Il tecnico esclude sostanzialmente l'esplosione. Il «pentimento» nacque da una rilettura

critica dei dati già acquisiti e sulla base di una diversa valutazione del rapporto stilato dall'ente inglese «Rarde». Fu Spoletini a dirci di «leggere bene» la relazione dell'ente inglese». Ed è stato a questo punto che è intervenuto il presidente Gualtieri: «Mi sembra strano - ha detto - che si cambi opinione sulla base di valutazioni di gente così vicina a una delle parti in causa. Glielo dico brutalmente qui è entrata la Selenia, una ditta che aveva tutto l'interesse ad entrare nella faccenda». Poi ha sottolineato che fu proprio il rapporto «Rarde» a convincere i periti che il Dc9 era stato abbattuto da un missile.

Molto evasivo Blasi lo è stato anche sul primo recupero affidato alla ditta francese Ifremer, che si è scoperto poi essere legata ai servizi segreti d'Oltralpe. «Dovevano andare via - ha spiegato - tenemmo conto di quello che avevano portato a galla e ci sembrò rappresentativo dell'intero velivolo. Noi non eravamo esperti. Furono i francesi, di fatto, a condurre l'operazione». Una missione che si è rivelata adesso praticamente inutile. Soltanto il nuovo recupero ha permesso infatti di portare in superficie rottami dell'aereo importantissimi per l'indagine. «Sono emersi elementi molto complessi - ha commentato Gualtieri al termine della seduta - l'audizione lascia in me molte domande, molti interrogativi. Ora si dovrà affrontarla e valutarla. La commissione tira sempre fuori delle conseguenze da quello che ascolta».

Anche i magistrati stanno traendo conclusioni dalle registrazioni delle telefonate di Martina Franca. Una riguarda la posizione del capitano dei carabinieri, Vincenzo Inzolia, interrogato per favoreggiamento e falsa testimonianza. All'epoca era in servizio nella stazione di Crotona ed è l'ufficiale che si occupò dell'inchiesta del Mig libico precipitato in Sila. La sera della strage di Ustica, senza un apparente motivo, fece chiamare Martina Franca da un ufficiale dell'Aeronautica, Malfa, per ottenere informazioni su quell'incidente. Davanti ai giudici lo ha negato, ma è stato Malfa a confermarlo.

IL MESSAGGERO
GIOVEDÌ
10 OTTOBRE 1991

L'Aeronautica: «Il relitto del Dc 9 chiarirà i motivi che hanno provocato la sciagura»

«Il "corpo del reato", rappresentato dal relitto del Dc9, potrà chiarire i motivi che hanno provocato la sciagura». Il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, Stelio Nardini, parla del "caso Ustica". Rifiuta però di commentare le ultime novità emerse dalle registrazioni telefoniche. «Non le ho viste. C'è troppa gente che parla senza aver visto. Io preferisco aspettare». Le reazioni sono moltissime. Per il senatore del Pds Macis, «Blasi ha dato una spiegazione veramente inquietante del come i periti mutarono atteggiamento sulla presenza o meno del missile». Il liberale

Battistuzzi sollecita la proroga delle indagini (chiesta ieri anche dai periti di parte civile), mentre il pidessino Trabacchini chiede al governo di «sospendere da ogni incarico i militari coinvolti nell'inchiesta di Ustica».

È polemica invece tra il senatore Dc, Bosco e i giornalisti. Il parlamentare aveva chiesto l'audizione del giornalista del *Corriere della Sera* Andrea Purgatori sospettando «una "regia" nel commento sulle ultime vicende riguardanti Ustica riportate da tutti i giornali con titoli identici». Gualtieri ha bocciato la richiesta difendendo

i cronisti. Poi è intervenuta la Lega dei giornalisti. «Ancora una volta al tentativo di portare luce nei misteri d'Italia, si reagisce inventando "complotti". Può il senatore Bosco fare il nome del giornalista che ha abbattuto il Dc 9?». Anche la *Voce Repubblicana* attacca Bosco: «Non c'è nessun bisogno di dare al Paese l'impressione che la lista di coloro che hanno mentito o che sono stati reticenti sia ancora destinata ad allungarsi. Bastano già quei politici che ancora se la prendono con i giornalisti, per Ustica. Politici senza vergogna».

La vicenda a Telefono giallo Cossiga su Ustica: una spina nel cuore, ma attenti a processare i giudici

□ La Cia ispezionò il Mig libico e consegnò un rapporto al generale Tascio. I periti confermano: due velivoli accanto al Dc9

«Ho moltissime spine nel cuore. Tra queste c'è anche Ustica perché è sempre una spina nel cuore per uno che per un lungo periodo ha prestato la sua opera allo Stato, vedere che non si è potuto ancora accertare la verità rispetto a un fatto che è dolore, sangue, morte, sacrificio di 81 persone, tragedia di 81 famiglie». Sull'aereo presidenziale che lo porta a Piacenza, Francesco Cossiga torna a parlare del disastro del Dc 9 dell'Itavia. «Esistono gli strumenti - afferma - per verificare eventuali responsabilità di magistrati. L'impegno di fronte a cui il dottor Santacroce e il dottor Bucarelli, primi titolari a titolo diverso dell'inchiesta, si sono trovati per la complessità della materia, per il clamore fuorviante, molte volte frutto di speculazione politica, solo leggermente camuffata da ansia di verità, e che non ha agevolato il loro lavoro, è stato tale che prima di pronunciare giudizi sulla completezza del loro operato - perché sulla loro correttezza personale ritengo che non vi sia niente da dire - bisogna essere molto cauti. Vi sono le autorità preposte a questo: se riterranno che vi debba essere un accertamento in questo genere, che lo si faccia con serenità, nelle sedi opportune ma senza processi sommari».

Della strage di Ustica tornerà a occuparsi anche il Comitato parlamentare di controllo sui Servizi Segreti. La prossima settimana

saranno ascoltati l'ex capo del Sismi, Fulvio Martini, e l'ex capo della Gladio, Paolo Inzerilli. Entrambi dovranno spiegare quale fu il ruolo degli 007 nelle indagini sull'abbattimento del Dc 9. Inzerilli, che su questo è stato già interrogato dal giudice Priore, dovrà anche chiarire l'interessamento del suo ufficio alla vicenda in particolare a quella del Mig libico

Del Mig libico ha parlato durante il "Telefono Giallo" di ieri sera anche Claudio Gatti, autore del libro "Rimanga tra noi", nel volume, Gatti racconta che subito dopo l'incidente sulla Sila, il capo del 2° reparto del Sios, cioè il generale Zeno Tascio, avvertì la Cia e chiese se fosse interessata a vedere il relitto. Quattro esperti si recarono in Calabria in missione segreta e poi promisero di inviare una relazione. In quel documento gli americani affermano che il pilota del Mig era in realtà un fuggiasco. Quella relazione, conservata a Washington, fu inviata anche a Tascio, ma evidentemente il responsabile del Sios decise di non tenerne conto. Ieri sera Gatti ha aggiunto che dai documenti della Cia risulta che la visita fu fatta prima che la notizia dell'incidente fosse resa pubblica. Cosa vuol dire esattamente? Che un aereo era precipitato in Sila si seppe il 18 luglio. E secondo la versione ufficiale è proprio quello il giorno in cui avvenne la sciagura.

F. Sar.

Il presidente Cossiga ricorda che dopo la tragedia gli dissero che si trattava di «cedimento strutturale»

Strage di Ustica, sei mesi di proroga alla commissione Stragi

di FIORENZA SARZANINI

Sei mesi in più per continuare a indagare sul disastro di Ustica. All'unanimità il Senato ha concesso una proroga alla commissione parlamentare Stragi. Il disegno di legge passa ora all'esame della Camera per il varo definitivo, ma l'accordo è ormai raggiunto. Più difficile appare invece l'iter per prorogare l'inchiesta giudiziaria. I giudici attendono risposte. C'è ancora moltissimo su cui lavorare, ma se entro il 31 dicembre non sarà firmato il provvedimento, l'unica strada che l'inchiesta può imboccare è quella dell'archivio. Una beffa dopo undici anni di attesa per una verità che in questi giorni appare più vicina. Le registrazioni delle telefonate di

Martinafranca hanno inserito nello scenario in cui si trovava il Dc 9 due aerei americani. E giorno dopo giorno continuano ad emergere punti di contatto con la vicenda del Mig libico precipitato sulla Sila.

Il giudice Priore ha deciso di acquisire quel documento di cui ha parlato Claudio Gatti, corrispondente del settimanale "Europeo" da New York, nella trasmissione "Telefono Giallo" dedicata alla strage di Ustica. Gatti ha detto che agenti della Cia si recarono sulla Sila prima del 18 luglio per esaminare i rottami del velivolo e non trovarono il corpo del pilota. Ha aggiunto che su quella "missione" fecero una relazione conservata a Washington e consegnata in copia al ge-

□ La Cia rifiuta di commentare le notizie secondo cui agenti americani andarono in Sila per vedere i resti del Mig libico prima del 18 luglio. Il giudice Priore ha disposto nuovi accertamenti

nerale Zeno Tascio, capo del Sios (il servizio di informazione dell'Aeronautica) all'epoca del disastro. Di questo Tascio non ha mai parlato e il magistrato ha deciso di saperne di più. Se non otterrà risultati si rivolgerà alle autorità degli Stati Uniti. Per il momento la Cia ha risposto con un «no comment» alle ultime rivelazioni. «Non abbiamo nessun commento in proposito» spiega il portavoce Mark Mansfield. Anche il medico e il sindaco di Ca-

stelsilano hanno ieri negato che il Mig possa essere precipitato prima del 18 luglio. «Erano circa le 11 del 18 luglio - ha ricordato il primo cittadino del paese - quando si udì distintamente un boato. Sul luogo del disastro accorsero subito numerosissime persone». Subito dopo l'ambasciata americana a Roma ha ripetuto che la sera del disastro di Ustica la portaerei *Saratoga* «era alla fonda nel porto di Napoli». Dell'abbattimento del Dc 9 dell'Itavia, precipitato nel

Tirreno con 81 persone a bordo, è tornato a parlare anche il capo dello Stato, Francesco Cossiga. «Subito dopo il disastro - ha ricordato - mi fu detto che era caduto un aereo e mi fu prospettata l'ipotesi, condivisa dal Parlamento, del cedimento strutturale. Non sapevo che dovesse passare Gheddafi». Per quel che riguarda l'Aeronautica, Cossiga ha detto che «certamente ha sofferto molto non per le inchieste necessarie e giuste, ma per una

certa sommarietà di giudizi e di ipotesi. Io credo che noi dovremo rientrare anche in questo in un costume liberaldemocratico di maggiore serenità». Poi ha difeso i militari. «Se hanno mentito - ha spiegato - lo dirà il magistrato. Io ho fatto l'esperienza del testimone molte volte. È una delle cose più difficili anche perché quando un teste non ricorda, tutti credono che sia reticente e non mettono nel conto che effettivamente non ricorda». E proprio sull'atteggiamento dell'Arma Azzurra, il capo di Stato Maggiore, Nardini, ha negato che dopo il suo insediamento ci sia stato un atteggiamento diverso. «Si è sempre saputo tutto, durante tutte le fasi dell'indagine».

Da martedì a San Macuto sfileranno i presidenti del Consiglio e i ministri della Difesa che si sono succeduti dalla strage di Ustica a oggi. Il vicepresidente democristiano Pierferdinando Casini ha voluto sottolineare che è stato lo stesso Forlani a dirsi d'accordo sull'audizione di tutti i politici. «Mi ha spiegato - ha detto Casini - che non è possibile per la Dc sopportare il costo del dubbio, fra la gente, che si volesse mettere al riparo i politici e non si volesse far procedere l'inchiesta. Poi mi ha detto che il discredito delle istituzioni, in casi come questi, colpisce la Dc più degli altri partiti e che, per questo motivo, essa ha più interesse di altri nella ricerca della verità».

12/10/91

In un rapporto della Cia ci sarebbe la verità sul Mig libico caduto in Sila Ustica, il giudice punta agli archivi Usa

di MASSIMO MARTINELLI

Il giudice Priore bussa al portone della Casa Bianca. Dalle autorità statunitensi, dalla Cia e anche dalla Nato, il magistrato vuole i tasselli che ancora gli mancano per risolvere il mistero della strage di Ustica. Due in particolare: quello sul Mig caduto in Sila ufficialmente il 18 luglio '80 e quello sulla presenza di altri aerei nel cielo di Ustica la sera del disastro, il 27 giugno '80.

La necessità istruttoria di interpellare nuovamente le autorità americane è nata dopo la trasmissione televisiva Telefono Giallo della scorsa settimana, la cui registrazione è già stata sequestrata dal magistrato. Nel corso della puntata, è arrivata in studio la telefo-

□ Il magistrato ha disposto il sequestro della trasmissione Telefono Giallo: si parlava di documenti della Nato sulla strage. La Procura di Roma: «Le notizie trapelate in questi giorni non sono ufficiali»

nata di un ex sottufficiale dell'Aeronautica, che ha dichiarato di essere stato testimone di molte cose suggerendo al giudice di fare ricerche più approfondite presso il comando Nato in Italia.

Non solo. Nel corso della trasmissione è intervenuto il giornalista Claudio Gatti, autore del libro «Resti tra noi» dedicato ad alcuni aspetti poco noti dei rapporti tra Usa e Italia. In riferimento alla vicenda di Ustica, Gatti ha sostenuto nel suo libro di avere le

prove che la Cia effettuò un sopralluogo sui resti del Mig libico caduto in Sila in una data precedente al 18 luglio, giorno in cui l'aereo sarebbe caduto ufficialmente. Se fosse confermato, questo particolare darebbe la certezza che sulla vicenda del Mig libico sarebbe stata organizzata una messinscena. Gatti è già stato interrogato da Priore il mese scorso e ha consegnato al magistrato una parte della documentazione in suo possesso. Ma dopo la trasmissione

della scorsa settimana, Priore avrebbe deciso di chiedere ufficialmente alle autorità governative americane il rapporto sul Mig che sarebbe stato redatto dalla Cia.

Intanto, la Procura di Roma ha diffuso un comunicato in cui precisa che le notizie sulla vicenda di Ustica che sono trapelate in questi giorni «non provengono da fonti ufficiali». Il comunicato prosegue affermando che «l'acquisizione di nuovi elementi di prova, anche do-

cumentali, sia circa la ricostruzione dell'evento che la condotta di soggetti che di esso in seguito si occuparono, viene attentamente valutata, anche nella riletture del materiale già esistente».

I magistrati romani sono in attesa delle trascrizioni delle registrazioni delle conversazioni telefoniche tra le basi radar di Palermo e Marsala e quella di Ciampino della sera del 27 giugno '80, per poterle confrontare con quelle della postazione radar di Martinafranca. Solo dopo, affermano gli inquirenti, sarà possibile avere un quadro complessivo della vicenda e stabilire con certezza se c'erano altri aerei nel cielo di Ustica la sera del disastro.

Intanto da questa mattina cominciano le audizioni dei politici alla Commissione stragi

Ustica, chiesta al Csm un'indagine sui giudici Santacroce e Bucarelli

La vicenda di Ustica arriva al Csm. Nei prossimi giorni, la commissione Disciplinare del Consiglio deciderà se è il caso di aprire un'indagine preliminare sulla condotta dei giudici Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce, che per primi condussero l'inchiesta sul disastro del 27 giugno '80.

La richiesta di procedere contro i due magistrati è stata presentata dai tre «togati» della corrente Movimento per la giustizia-Proposta '88, Alfonso Amatucci, Antonino Condorelli e Luigi Fenizia) al comitato di Presidenza del Csm, che a sua volta inoltrerà la pratica alla Disciplinare. I tre

chiedono di appurare se vi siano state «gravi omissioni da parte dei dottori Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce nella conduzione dell'istruttoria sulla strage di Ustica» e di accertare se esistano i presupposti per un trasferimento d'ufficio dei due magistrati, secondo quanto previsto dall'art. 2 della legge sulle garanzie della magistratura.

Il fatto che Santacroce e Bucarelli esercitino attualmente altre funzioni, spiegano nella loro richiesta Amatucci, Condorelli e Fenizia, non impedisce l'avvio di una indagine prelimina-

re «essendo dalla predetta disposizione contemplata anche la possibilità di trasferimento ad altra sede».

Intanto, stamane, la Commissione Stragi ascolterà nuovamente Lelio Lagorio, già ministro della Difesa nel giugno del 1980 durante i giorni della vicenda di Ustica. Lagorio era già stato interrogato il 6 luglio 1989, ma i commissari hanno ritenuto opportuno risentirlo alla luce ultime novità sulla vicenda.

Subito dopo sarà ascoltato il senatore Francesco Mazzola, all'epoca sottosegretario alla Presidenza del Consiglio,

con la delega per i servizi segreti. Le due testimonianze, Mazzola non è mai stato ascoltato in proposito dalla commissione, potrebbero intrecciarsi, avendo come oggetto principale e comune il ruolo dei servizi segreti militari nell'ingarbugliata vicenda del Dc-9 caduto ad Ustica.

La pre-relazione Gualtieri, già inviata nell'ottobre '90 in Parlamento, aveva sottolineato le divergenze tra le spiegazioni date da Lagorio sulla asserita non attivazione dei servizi per la vicenda di Ustica e sui riscontri, effettuati in questi due anni, che danno in-

dicazioni diverse sia per il Sismi che per i tre Sios, i servizi segreti militari delle tre armi. Lagorio disse in Commissione Stragi che per approfondire la conoscenza dei fatti fu dato ordine di «rivoltare la difesa come un guanto» specificando di non aver utilizzato i servizi segreti perché «deboli, male organizzati, privi di tecnologie, senza autorità e senza credibilità negli affari internazionali». Gualtieri afferma in proposito: «Lagorio non poteva non sapere che il Sismi non solo era stato attivato, ma che aveva avuto un ruolo assai rilevante nella vicenda».

15/10/91 Meneggers

18/10/91

Ustica/Audizione al Comitato per i Servizi **Martini: «Solo Francia o Usa possono aver abbattuto il Dc9»**

- L'ex capo del Sismi conferma la sua ipotesi. Ascoltato, sul caso Gladio, anche Inzerilli: «L'ufficio K non esisteva. C'era soltanto una sezione che si occupava della sicurezza di alcune personalità»

di MASSIMO MARTINELLI

«Se è stato un missile ad abbattere il Dc9 di Ustica, l'hanno lanciato i francesi o gli americani». Fulvio Martini, ex capo dei servizi segreti militari, conferma al Comitato sui servizi segreti quello che già aveva detto alla Commissione parlamentare sulle stragi. L'ammiraglio ha parlato per due ore, e per altre due ha parlato Paolo Inzerilli, già capo di stato maggiore dello stesso Sismi. Si tratta dei due uomini che negli ultimi anni hanno tenuto in pugno le redini dei servizi segreti e della Gladio. E ieri hanno parlato di molti dei misteri ancora senza spiegazione: Ustica, gli attentati in Alto Adige, il famigerato «ufficio K» dei servizi segreti.

Sul disastro del Dc9 dell'Italia, Martini ha ripetuto quella che definisce «un'ipotesi basata su un ragionamento»: «in quella zona un missile aria-aria poteva essere lanciato solo da unità francesi o statunitensi». Martini e Inzerilli hanno poi ribadito che tutti i documenti in possesso del Sismi sulla vicenda sono stati trasmessi alla magistratura, come già erano stati trasmessi alla Commissione Pratis, costituita nei giorni successivi al disastro. Il presidente della Commissione, il dc Tarcisio Gitti, ha commentato: «Abbiamo voluto che ci precisassero se c'erano al-

tre carte in giro, perché non è possibile andare avanti con questo sistema. Ci hanno assicurato che tutto è stato trasmesso».

Paolo Inzerilli, capo di Gladio dal 1974 al 1986, ha parlato invece del ruolo avuto dai servizi negli attentati in Alto Adige. Secondo alto ufficiale, ora a riposo, fu il generale Santovito, quando era a capo del Sismi a mandare un certo avvocato Stoppani in Alto Adige per pianificare una serie di attentati dimostrativi. In quegli anni Inzerilli era responsabi-

Moro ter Iniziato il processo La difesa chiede di patteggiare

Nell'aula bunker del Foro italico si è svolta ieri la prima udienza del processo «Moro ter». 173 persone sul banco degli imputati e, in primo grado, 26 ergastoli. Le condanne complessive furono 153, tra cui quelle a Renato Curcio e Mario Moretti. Ieri i giudici della prima Corte d'Assise d'Appello hanno fatto l'appello degli imputati: soltanto una ventina erano presenti in aula. Per numerosi imputati, le difese hanno chiesto di patteggiare la pena.

le della struttura Gladio e ha confermato di aver fatto addestrare lui stesso Stoppani, che in precedenza era stato scartato dalle persone da arruolare nella Gladio. Inzerilli ha detto di aver chiesto un rapporto informativo su di lui, che poi sarebbe risultato negativo.

Inzerilli ha inoltre chiarito il mistero dell'Ufficio K, indicato come una sezione riservata dei Servizi segreti composta da uomini superaddestrati e utilizzata per missioni al limite della legalità. «Non esisteva nessun Ufficio K» avrebbe detto Inzerilli ai commissari, precisando che c'era, invece, l'Ufficio Ossi (Organizzazione speciale servizio informazione), che si occupava della sicurezza di alcune personalità di spicco e che era contraddistinto nel protocollo Sismi dalla lettera K.

Infine si è parlato anche della barca del Sismi, un cabinato attraccato nel porto di Nettuno che si chiama Islamorada. Martini ha detto che l'imbarcazione era stata comprata dal Sismi, dopo che per lungo tempo era stata presa a noleggio. L'ammiraglio ha precisato che l'Islamorada veniva usata spesso, e solo per motivi di servizio: per incontrare altri agenti segreti, per gli addestramenti della Gladio o per altre operazioni.

Dibattito al Capranica dopo il film "Muro di gomma" Ustica, la strage vista dagli studenti

Davanti all'ingresso del Capranica ieri mattina c'era un insolito movimento di ragazzi: giubbetti di jeans, motorini, bici e zaini ammucchiati per terra. Erano settecento, forse di più. Alle 9,30, puntualissimi, sono entrati. Hanno assistito alla proiezione del film *Muro di gomma*, di Marco Risi. Il cinema era pieno zeppo. Venivano da tutta Roma. Molti ragazzi, che non erano riusciti a prenotare il biglietto, a malincuore sono rimasti fuori, nella speranza che saltasse fuori qualche posto ancora libero. La mattinata al cinema, per discutere sul caso di Ustica, è stata organizzata dalla Sinistra giovanile. Il bi-

glietto era gratuito.

Qual è la verità? Perché sul disastro di Ustica a distanza di dieci anni non si è fatta chiarezza? L'aereo che è precipitato inabissandosi a tremila metri di profondità è caduto o è stato abbattuto? Sui misteri, i sospetti, le contraddizioni e le tante ipotesi fatte per far luce su uno dei disastri più inquietanti di questi anni gli studenti hanno discusso a lungo.

«In classe non si riesce a parlare di queste cose. I professori pensano che sia una perdita di tempo, ma così ci sentiamo sganciati dalla realtà. Vogliamo capire, sapere». Lenti tonde cerchiate, capelli biondo

cenere, la barba che comincia ad affiorare sulle guance. Simone Atzori, III D al liceo classico Socrate della Garbatella, con tanti altri compagni di scuola si appassiona alla vicenda di Ustica. «Qual è la mia idea? E' un grande imbroglio. A parte il film ho letto i giornali, anche se a sbalzi. L'aspetto più allarmante mi sembra questo balletto di ipotesi, inconcludenti e contraddittorie».

«Complotto», «caso impenetrabile», «storia piena di elementi oscuri», queste alcune delle espressioni usate dagli studenti della Sinistra giovanile sul caso dell'aereo precipitato in mare. I settecento studenti sono rimasti incollati allo

schermo per due ore. Sequenza su sequenza, non si sono fatti sfuggire nulla su quanto è accaduto il 5 luglio dell'80 sul cielo di Ustica. «E' un'occasione per discutere tra noi dei fatti importanti che non riguardano soltanto il mondo degli adulti», commenta una brunetta, in terza fila, del liceo Mamiani. E aggiunge: «Su questo disastro bisogna far luce».

Alla proiezione è seguito un lungo dibattito. E' intervenuto Andrea Purgatori, uno dei giornalisti che si è occupato del caso Ustica, protagonista del film attraverso l'interpretazione di Corso Salani

A. Ser.

Ustica, il registro aeronautico parla dall'87 di «causa esterna»

«Già nel 1987 il registro aeronautico italiano indicava come "causa esterna" l'origine del sinistro del Dc 9 dell'Itavia a Ustica». Lo rivela, in una lettera inviata al presidente della commissione Stragi Libero Gualtieri, l'onorevole socialista Antonio Testa, presidente della commissione Trasporti della Camera. «Durante l'indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo compiuta dalla commissione parlamentare bicamerale da me presieduta - scrive Testa - il registro aeronautico italiano depositò una memoria e nella tabella allegata vi erano indicate le probabili cause degli incidenti subiti dalla flotta italiana dal 1954 al 1987, tra cui quella del Dc 9».

«Per un desiderio di chiarezza sulla strage di Ustica», l'Aeronautica militare ha intanto deciso che pubblicherà la documentazione ufficiale dei vari rapporti tecnici e non su quella tragedia. Lo ha annunciato il generale Stelio Nardini, capo di stato maggiore dell'Aeronautica. Nardini ha precisato che il libro (100-110 pagine) sarà formato dai rapporti, in forma sintetica, della commissione di inchiesta Luzzatti del ministero dei Trasporti; della commissione Blasi (dal nome del coordinatore dei periti del giudice Bucarelli) con

l'aggiunta delle risposte ai successivi quesiti posti dallo stesso giudice; della commissione Pratis nominata dalla presidenza del Consiglio; dell'indagine interna dell'Aeronautica ordinata dall'allora capo di stato maggiore Franco Pisano e dalla sentenza di archiviazione sulla vicenda del Mig libico caduto in Sila.

«Il libro - ha detto Nardini - è destinato alla nostra gente, ai circa 78 mila uomini dell'Aeronautica, per far conoscere lo sviluppo della vicenda di Ustica. Sarà pronto fra due-tre settimane. Lo facciamo per un desiderio di chiarezza, quello stesso per il quale, circa un anno fa, ho voluto incontrare nel mio ufficio Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei familiari delle vittime di Ustica.

Sul fronte dell'inchiesta giudiziaria il giudice Priore ha interrogato ieri un giornalista dell'agenzia Ansa, Diego Minuti, e un fotoreporter che la mattina del 19 luglio andarono sulla Sila per fotografare i resti del Mig. «Ci portarono nella stazione dei carabinieri - hanno raccontato - e venne il capitano Inzolia che ci sequestrò i rullini». Si tratta del maggiore inquisito dal giudice Priore per favoreggiamento e falsa testimonianza.

Venezia

19/01/81

Ustica, si cerca a Gaeta la prova della presenza di portaerei Usa

Con un blitz nella capitaneria di porto e in altri uffici del comando marittimo di Gaeta la magistratura romana ha fatto sequestrare registri e documentazioni relativi al movimento di navi nel golfo di Gaeta il 27 giugno '80, giorno in cui l'aereo Itavia precipitò, probabilmente colpito da un missile, con 81 persone a bordo.

A Gaeta, nel cui porto sono anche ospitate navi della sesta flotta statunitense, che fa parte delle forze Nato, oltre al giudice istruttore Rosario Priore si sono recati il pubblico ministero Giovanni Salvi, i carabinieri del maggiore Marcantonio Bianchini, funzionari della polizia, nonché i carabinieri della compagnia locale.

Le perquisizioni sono cominciate alle 16 di venerdì pomeriggio e si sono concluse verso le 24. Il sequestro di numerosi do-

cumenti e registri sarebbe stato deciso per dare un riscontro a certi particolari emersi dalle conversazioni telefoniche intervenute la sera della tragedia fra i vari centri radar dell'Aeronautica (Ciampino, il Cop di Roma e il Roc di Martina Franca). In alcune di queste conversazioni, si accenna alla probabile presenza di una portaerei nella zona interessata al disastro. Gli americani hanno sempre smentito questa circostanza. Ufficialmente la *Saratoga* era ancorata in rada a Napoli con i radar in manutenzione. Gli occhi elettronici della portaerei perciò non avrebbero visto nulla di quanto accadeva in cielo. I magistrati hanno fatto trasferire a Roma il materiale sequestrato per accertare se effettivamente dai documenti risulti che nessuna portaerei fosse in navigazione nel momento della tragedia.

La Commissione stragi chiede conferma a Forlani di un accordo rimasto inattuato

Ustica, il Mig doveva sparire

Gualtieri: l'Aeronautica chiese al Sismi di occultare i resti

□ Il segretario dc, allora presidente del Consiglio, ha risposto di non saperne niente. Sentito anche Spadolini

di MASSIMO MARTINELLI

Arnaldo Forlani parla per ore del caso Ustica davanti alla Commissione Stragi, ma la vera notizia arriva da un battuta secca di chi lo interroga, il presidente Gualtieri: «L'Aeronautica voleva far sparire i resti del Mig libico caduto in Sila e chiese l'aiuto del Sismi». Gualtieri ne ha chiesto conferma ieri mattina a Forlani, Presidente del Consiglio del dopoustica e lui ha detto di non saperne nulla. Ma la circostanza risulterebbe chiaramente da un documento inviato a San Macuto dal giudice istruttore Rosario Priore, che in questi ultimi tempi sta cercando di mettere a fuoco il ruolo del Mig caduto in Sila nella vicenda del Dc9 Itavia precipitato la sera del 27 giugno '80.

Priore avrebbe accertato che nel 1984 l'Aeronautica chiese collaborazione o col Sismi per portare i resti del Mig libico in alto mare, trenta chilometri al largo di Ostia, e buttarli in fondo al mare. «Ma poi - ha detto Gualtieri ieri mattina - non sappiamo ancora perché ma non se ne fece nulla. Quello che è certo è che in precedenza le prove e le perizie fatte sui resti del Mig non miravano come è stato detto a scoprire i segreti del velivolo dell'Est, ma a capire se vi erano tracce di esplosione e se l'aereo fosse stato colpito e

fatto cadere».

Eppure, di quel Mig caduto ufficialmente il 18 luglio '80, si sapeva che i resti erano stati restituiti alla Libia in tutta fretta. Le informazioni fornite alla Commissione stragi dalle autorità militari indicavano persino la ditta calabrese che si sarebbe occupata del trasporto. «E invece scopriamo che i resti che l'Aeronautica voleva buttarli in fondo al mare corrispondono a circa l'80 per cento del relitto completo del Mig - ha detto ancora Libero Gualtieri - Nel deposito di Pratica di Mare ci sono sette casse piene di rottami dell'aereo caduto in Calabria. Mi chiedo proprio che cosa abbiamo restituito ai libici di quel velivolo». I medici che eseguirono l'autopsia sul cadavere del pilota del Mig dissero chiaramente che la morte risaliva ad almeno venti giorni prima del 18 luglio '80, proprio in coincidenza del disastro di Ustica. Alcuni periti di parte civile hanno formulato l'ipotesi di un conflitto aereo, con il Mig inseguito da caccia alleati che si ripara dietro il Dc9 civile in transito. E con l'aereo Itavia colpito da un missile diretto al velivolo libico.

Sul Mig Forlani non ha fornito nessuna informazione. A Sergio De Julio, della sinistra indipendente, che gli faceva notare

che nelle precedenti audizioni l'ex ministro Lagorio non aveva escluso che il Mig libico potesse essere rimasto coinvolto in un conflitto aereo, Forlani ha ribattuto: «Davvero Lagorio ha detto questo?». Agli altri commissari che insistevano sullo strano comportamento dei servizi segreti, il segretario democristiano ha sottolineato sorridendo: «E' curioso, da una parte c'è la tendenza a valutare i servizi come inaffidabili, dall'altra ad attribuirgli cose abbastanza raffinate». Forlani ha poi aggiunto: «Comunque, non ci si può mettere la mano sul fuoco. E' la solita storia di *chi custodisce i custodi*».

Forlani ha inoltre detto di non essere a conoscenza di alcuna ipotesi di collegamento tra la strage di Ustica, quella di Bologna (2 agosto '81) e la vicenda del Mig libico: «I responsabili dei servizi segreti non mi parlarono mai di questi argomenti».

Dopo l'audizione di Forlani, i commissari si sono spostati a Palazzo Giustiniani, dove hanno ascoltato il presidente del Senato Giovanni Spadolini, presidente del Consiglio e ministro della Difesa negli anni successivi alla strage di Ustica. Parlando con i giornalisti, Spadolini ha detto che per arrivare alla verità sulla vicenda di Ustica sarà necessario chiarire il mistero del Mig libico: «Credo che sia da accertare l'eventuale connessione tra la vicenda del Dc9 e il Mig. Chiarire se sono cose distinte e quando è caduto il Mig». Per Spadolini, se finora non si è arrivati a chiarire la cau-

sa della tragedia «vuol dire che ci sono state responsabilità, anche politiche, che ci sono stati dei fatti che i politici non sono riusciti a superare». Alla Commissione stragi, il presidente del Senato ha ricordato che fu proprio lui a negare il segreto di Stato sulle perizie tecniche disposte dalla Commissione d'inchiesta.

Intanto, l'onorevole Cipriani (Rifondazione comunista, membro della Commissione stragi) ha reso noto che è stata avviata nei suoi confronti una richiesta di autorizzazione a procedere per la presunta sottrazione di alcuni documenti sulla vicenda di Ustica.

Il capo dello Stato confessa che teme di essere stato imbrogliato dai servizi segreti

Su Ustica il presidente dice: «Chi sa i nomi li faccia»

del nostro inviato
FABIO ISMAN

LUGANO - Dalla situazione politica, ai "misteri d'Italia", cioè Ustica, Gladio e i servizi segreti: su Ustica, anzi, «anch'io provo la sensazione di essere stato fregato; da chi e come, non lo so», confessa il Presidente della Repubblica Francesco Cossiga. Anche la seconda giornata svizzera del Capo dello Stato è dedicata soprattutto ai problemi del nostro Paese. Presidente, parlare di elezioni a maggio, non è per caso un regalo per Andreotti e per la stabilità del suo Governo? «Io non faccio regali a nessuno, ma osservo la Costituzione; se la Dc ritiene che questo sia un regalo ad Andreotti, e glielo vuole togliere, provochi la crisi di governo», replica Cossiga. Parliamo invece di Ustica: sarebbe disposto a giurare sull'estraneità dei servizi segreti? «Non metto mai la mano sul fuoco per nessuna cosa; il giorno in cui un

uomo di Stato dichiarasse di poterla mettere per i servizi segreti, allora dovrebbe essere coerente e scioglierli», risponde il Presidente della Repubblica. Già che c'è, inoltre, rivela anche una missione segreta compiuta dal suo più vicino collaboratore, Sergio Berlinguer: in quell'occasione, fu scortato dagli uomini dell'"Ossi", il reparto del Sismi arcidestruato e arcisegreto (ma anche un po' "chiacchierato"); «ne ho conosciuto un agente perché, quando mi ha riportato Berlinguer vivo, mi ha stretto la mano, e quasi me la spappolava».

La situazione politica e i "misteri d'Italia", dunque, sono i temi del giorno: visitando la Svizzera che parla comasco, e percorrendo il Canton Ticino da Lugano, a Locarno, a Bellinzona (castelli e mostre: bellissima quella dedicata ad Alberto Savinio, il fratello di De Chirico), il Capo dello Stato conversa

□ E sulle elezioni a maggio afferma che non sono un regalo ad Andreotti: «Se la Dc lo pensa può fare la crisi di governo»

con i giornalisti. Cossiga chiarisce come e perché "può" sciogliere le Camere, e come invece "deve" farlo quando il loro mandato scade: «Se le elezioni si svolgono nel rispetto della volontà del Parlamento di consumare fino a che è possibile questa legislatura, io debbo sciogliere soltanto quando ho il dovere di farlo». Spiega anche in che modo queste elezioni di maggio potrebbero essere anticipate, e ripercorre accademicamente i casi in cui un Presidente "può" sciogliere anzitempo le Camere; inoltre precisa che, appena eletto, prima che un nuovo Governo, il Parlamento dovrà nominare il Capo dello Stato. Cita casi abbastanza unilaterali («per esempio,

il partito di maggioranza relativa ritira l'appoggio al Presidente Andreotti»; «per esempio, il partito di maggioranza relativa rompe l'alleanza con il partito socialista»), ma pazienza: lasciamo perdere. «I rapporti con Andreotti non sono migliorati, perché non erano affatto cattivi».

Già a questo punto, però, e siamo appena metà mattina, corrono le prime domande sui "misteri d'Italia". Spadolini parla di coperture politiche per Ustica: «Sono certo che ne indicherà il responsabile sia all'autorità politica che a quella di governo», replica un Cossiga visibilmente irritato. E dopo il pranzo ufficiale, durante il quale il Capo dello Stato rassicura

che s'interesserà perché nel nostro Paese non venga oscurato il segnale tv della Svizzera italiana, il tema di Ustica prende maggior quota. Forlani non ha mai messo le mani sul fuoco per i servizi segreti: «E infatti, ho visto che non se le è bruciate. Lo credo comunque un uomo di tale responsabilità, che informerà l'autorità giudiziaria dei fatti che conosce, perché come sensazione egli sa».

Ma è possibile, l'ha detto Andreotti, che un Presidente del Consiglio non conoscesse l'esistenza di questo reparto "Ossi" dei servizi segreti, e lei invece sì? «Una delle persone che impiegò "Ossi" fu Berlinguer, che ne fu scortato in una missione segreta. No: quando e dove, non lo dico; ne parlo soltanto perché l'ha rivelata l'ammiraglio Martini, ex capo del Sismi». Cossiga definisce l'"Ossi" «una squadra di professione e di azione; se fosse stato necessario,

avrebbero recuperato una spia in territorio nemico; hanno scortato la signora Agnelli e l'ambasciatore Berlinguer». E' una struttura «che con Gladio non c'entra: appartiene al Sismi e ne protegge le attività. Ne ho saputo in maniera occasionale: in un momento delicato della vita nazionale, Berlinguer ha compiuto una missione segreta nell'interesse dello Stato; e, dato il luogo dove si recava, era scortato». Berlinguer ritorna, Cossiga dà la mano all'agente («non so come si chiamasse»), il quale è così robusto che quasi gliela stritolava.

Mani quasi stritolate, ma di certo non bruciate: le mani sul fuoco per i servizi, Presidente, proprio non vuol metterle? «Chi può dire che oltre a Bruto altri abbiano colpito Giulio Cesare? E' quella che, una volta alla Camera, Aldo Moro definì la "prova del no": non si può dare; il nulla, non si può provare».

Ustica, Forlani risponde a Cossiga: «So di non essere stato reticente»

Replicando alle dichiarazioni del presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, in merito alla vicenda di Ustica, il segretario della Dc, Arnaldo Forlani, ha affermato: «So di non essere stato reticente, se sono vere le affermazioni attribuite a Cossiga, penso che abbia voluto dire che io non esiterei ad informare gli organi giudiziari di cose e fatti ritenuti utili ai fini dell'inchiesta, ed ha ragione. Anzi è certo che lo avrei già fatto».

Il presidente della Repubblica riparla di Ustica: «La commissione stragi fa polveroni»

Cossiga attacca Gualtieri

E al Pds dice: non è giusto essere esiliati all'opposizione

dal nostro inviato
FABIO ISMAN

GINEVRA - Facciamo ricorso alle formule antiche: Cossiga *versus* Gualtieri; Cossiga *versus* Forlani; Cossiga *versus* il Consiglio superiore della Magistratura: e, a sera, parlando agli emigrati, anche un Cossiga a favore del Pds. Cominciamo dalla mattina: in una breve conferenza-stampa, che fa convocare alla sede Onu di Ginevra, il Capo dello Stato non risparmia gli strali. Esordisce con Ustica, gli 81 morti del De 9 Itavia finito in mare il 27 giugno 1980: «In dieci anni, più che luci abbiamo accumulato ombre», dice Cossiga. Ed è subito il primo attacco, alla Commissione stragi presieduta da Libero Gualtieri, senatore Pri: «Ogni sua seduta serve a confondere le indagini al giudice Rosario Priore. In uno Stato di diritto non si può continuare a svolgere inchieste parallele: una secondo le regole del diritto, e un'altra secondo i capricci di alcuni rappresentanti politici».

Anche se è leggermente afono, il Presidente della Repubblica alza il tono di voce: «Non mi sembra che con tutte queste udienze stiamo facendo passi avanti, e non vorrei che si stessero creando altri polveroni. Abbiamo l'abitudine pasticciona di confondere la speculazione politica con la ricerca della verità. Mi chiedo se le commissioni d'inchiesta siano fatte per sfornare argomenti, per combattere nella campagna elettorale e per prendere voti, o invece per ricercare la verità». Il Capo dello Stato ora sta quasi urlando: «Occorre che i legislatori facciano i legislatori, le inchieste politiche siano inchieste politiche, e tutti coloro che osannano la Magistratura quando colpisce l'avversario, i magistrati li lascino lavorare in pace. Questo vale anche per il senatore Gualtieri». Ma non è ancora finita: come spesso quando s'arrabbia, Cossiga ricorre anche all'iro-

nia: «La commissione potrebbe occuparsi per esempio delle mie corde vocali, perché non è da escludere che dipenda da un complotto o da una strage. Ma a Gualtieri non ditelo: potrebbe aprire un nuovo capitolo della commissione dedicato ai "segreti dell'afonia del Presidente della Repubblica"».

I primi magistrati che hanno indagato su Ustica si sono però dimenticati per anni dei documenti nel cassetto: «Il ministro di Grazia e Giustizia può esercitare l'azione penale; il Presidente del Csm no». Conferma che qualcuno l'ha "fregata"? «Ero Presidente del Consiglio; la cosa mi fu presentata come un tragico incidente; la commissione d'inchiesta parlò di un cedimento strutturale e l'Itavia fu messa in liquidazione; se dieci anni dopo non c'è ancora chiarezza, io che presiedevo il Governo ho l'impressione di essere stato fregato, preso in giro. L'inchiesta è stata riaperta perché l'ho chiesto io».

"Fregato" dai servizi segreti? Lei ha detto che se un uomo di Stato mette la mano sul fuoco per loro, poi coerentemente dovrebbe scioglierli. «No: fregato, ma non dai servizi segreti. Non so da chi. In quanto ai servizi segreti, quando non sono più segreti rimangono soltanto servizi. I servizi sono in ogni casa dotata di normali impianti igienici. Se uno Stato ritiene di non poter tutelare gli appartenenti ai servizi segreti, tanto vale che li abolisca e usi i normali servizi».

Da Ustica, al Csm che protesta e contesta. Ed è il secondo attacco: «Confermo la mia prerogativa di formare l'ordine del giorno. Continuerò ad oppormi all'ulteriore politicizzazione del Csm, sotto la spinta corporativa dell'Associazione nazionale magistrati. Se il Csm ritiene che io ecceda nei miei poteri, instauri un conflitto d'attribuzione alla Corte Costi-

zionale». Un consigliere del Csm, Alfonso Amatucci, la invita a chiarire le ac-

cuse al giudice Casson: «Non ho alcun dovere di spiegarmi. Se lo riterrò, quanto ho detto lo trasformerò in impulsi nei confronti di chi ha il potere d'investire il Csm di queste cose. Il consigliere Amatucci, gli inviti li rivolga a chi intende far affluire alla sua casa e non al Presidente della Repubblica».

Infine tocca a Forlani, ed è il terzo attacco del giorno. La Dc non sembra d'accordo sulle elezioni a maggio: «Mi è sempre meno comprensibile chi parli a nome della Dc». Ma Forlani dice che la sua è un'indicazione sulla data del voto, e non una decisione: «Normalmente, il potere di scioglimento è discrezionale, ma non certo legato agli umori di un partito, di una corrente o sottocorrente in ambiente termale, marittimo, alpino. In questo caso, è un mio dovere, e non ho bisogno di proposte né della Dc, né di altri partiti. E' una mia prerogativa esclusiva; e poi, abbiano la pazienza di sopportarmi per altri sette mesi. Se Forlani non è contento delle mie decisioni, le può cambiare aprendo una crisi di governo».

A sera, a Zurigo, poi, un'altra "presa di distanza" dalla Dc: «Occorre procedere alla rifondazione della Repubblica, a un nuovo patto nazionale che tutte le forze del Paese devono redigere». Una «politica che sia processo al passato, che non sia intrisa di speranza, serve ai politici ma non agli uomini del nostro Paese».

E ancora: «Bisogna costruire una democrazia più compiuta in cui nessuno deve essere pregiudizialmente escluso dal governo e nessuno avere la garanzia di non andare all'opposizione». Anche un'ultima

replica a un volantino del Pds di qui che gli pone un dilemma: Cossiga chiarisce che «se proprio dovessi scegliere tra Andreotti e i cittadini, sceglierei la gente». E, anche per oggi, basta.

Il magistrato che conduce l'inchiesta sulla tragedia del Dc-9 è da ieri a Genova

Ustica, si indaga sulla Lauro

Priore esamina i fascicoli sul dirottamento della nave

□ Ascoltato un pensionato dell'Italsider che la sera del disastro notò dalla Corsica un intenso movimento di aerei Nato

dal nostro inviato
UGO CUBEDDU

GENOVA - La piovra di Ustica si allarga e arriva fin qui. Il sequestro dell'«Achille Lauro» e l'abbattimento del Dc-9 sono collegati, c'è un filo che, a cinque anni di distanza l'uno dall'altro, li unisce. «E' il terrorismo internazionale?». Il giudice Rosario Priore non ammette e non smentisce: lui è venuto qui ieri pomeriggio per «leggere vecchie carte del processo» e già che c'era per sentire due testi per la tragedia di Ustica. Un blitz improvviso, inaspettato, ma evidentemente preparato con molta cura. Le carte delle indagini e del processo sul dirottamento dell'«Achille Lauro» potrebbero riempire cinque aule di Tribunale, ma il giudice sapeva evidentemente dove mettere le mani, cosa cercare. Non ha voluto dire di più e nello stesso tempo ha spalancato una porta inquietante, quella appunto del terrorismo internazionale. I quattro palestinesi dirottatore della «Lauro» erano parte di un disegno più vasto, di un'attività che aveva correlazioni e implicazioni a tutto campo, focalizzati su quel calderone ribollente che è tutta l'area medio-orientale. E seguendo le tante facce di un disastro aereo su cui soltanto oggi si cominciano a intravedere spiragli di verità, il magistrato ha incontrato sulla sua strada l'«Achille Lauro». Tre date, tre misteri. Il Dc-9 abbattuto sul cielo di Ustica il

27 giugno dell'80, il Mig libico ritrovato sulla Sila il 18 luglio di quello stesso anno e adesso il sequestro e il dirottamento della «Lauro» cinque anni dopo, il 7 ottobre. Il Dc-9, una storia infinita, fatta di reticenze, di smentite, di depistaggi, di intrecci politici, di servizi segreti. Una storia che, nonostante le 81 vittime, è rimasta sepolta fino ad oggi non solo nel mare di Ustica ma in un mare di carte, di tante buggie. Come, molto probabilmente, l'ultima sempre sostenuta a spada tratta: che quella sera in tutta la zona del Mediterraneo in cui si muoveva il Dc-9 nella sua rotta, non c'era nessuna attività aerea.

E invece, sempre dal viaggio di ieri, è arrivata un'altra smentita. Un'ora e mezza di colloquio, un confronto di carte, poi il pensionato dell'Italsider è uscito dallo studio del sostituto procuratore generale Di Noto - che ha prestato la sua stanza al collega Priore. Poche battute, un anonimato rigorosamente protetto, ma qualcosa è uscito, anche se molto cauto. «Vado da anni in Corsica, ci passo le vacanze. Prima l'attività aerea nella zona non era particolarmente rilevante, ma quella sera, quel 18 luglio, c'era un andirivieni impressionante di aerei. Ho visto dei Mirage, erano aerei Nato, ma non italiani o americani». Il teste non dice altro, ma anche da lui arriva un sostegno all'ipotesi che il giudice Priore sta cercando di verificare e cioè di

una manovra di forze aeree della Nato con l'appoggio di una portaerei proprio quella sera. Qualcosa più di un sospetto, se sono state chieste conferme e verifiche agli americani, se Priore è andato a Gacta dove sono ospitate anche le navi della Sesta Flotta americana, sono state rivisitate tutte le tracce radar, se si è scoperto che sul fondo del mare ci sono ancora resti im-

portanti del relitto dell'aereo. Quindi una testimonianza, quella dell'ex dirigente dell'Italsider che non deve essere comunque solo marginale e che in ogni caso si aggiunge alle ormai tante altre.

E poi il Mig libico. Emerge la presenza di piloti istruttori italiani nelle basi di Gheddafi, sarebbe confermato un atterraggio di quello stesso aereo trovato

sulla Sila nella base Nato di Sigonella tre mesi prima, mentre altri due Mig dello stesso tipo, due mesi dopo la strage, avrebbero trovato riparo a Creta. E così i tasselli si accostano e i giudici collegano Ustica e il Mig, con tutti i suoi misteri, con tutti i balletti di versione contrastanti sulle circostanze della sua caduta.

Si affacciano in questo scenario i servizi segreti di

mezza Europa, si parla di coperture, di misteriose azioni di pulizia del fondo marino di Ustica, ma anche delle montagne della Sila, dove è scomparsa la «scatola nera», l'unica che avrebbe potuto fornire quella verità che non si doveva trovare. Si parla anche di terrorismo internazionale ed è da questo filone che nasce il nuovo legame, quello con l'«Achille Lauro».

Il presidente della Repubblica avverte che si opporrà alla proroga dell'attività della commissione

Cossiga contro la commissione Stragi

«C'è chi vuole cercare la verità su Ustica e chi vuole fare scena»

dal nostro inviato
FABIO ISMAN

VADUZ - Anche a costo di un conflitto con il Parlamento, che sta redigendo un'apposita legge (approvata dal Senato ed ora all'esame della Camera), il Presidente della Repubblica non prorogherà l'attività della Commissione stragi che indaga (e dovrebbe concludere entro dicembre) anche sul Dc 9 inabissatosi a Ustica undici anni fa. Il Capo dello Stato lo rivela con una progressione di accuse che merita riferire. Presidente, il senatore Gualtieri, che dirige la Commissione, dice che è stufo di sentire dei politici affermare che all'epoca di Ustica sono stati "fregati": «Forse sono gli ex Presidenti che dovrebbero essere stufi del senatore Gualtieri». Ma questi politici da chi sono stati "fregati"? «Non lo so. Ma so che, prendendo in mano le carte di tante commissioni - continua Cossiga -, ne ho capito meno di prima. So che la ricerca della verità non deve essere lasciata allo scontro tra fazioni politiche, tra chi vuol ricercare la verità e chi, detto brutalmente, vuol fare scena».

Come sempre, il tono della voce si eleva: «Io ho il coraggio di dirlo, ma lo pensa tutta la classe politica italiana, che viene a dirmelo: se ripetessi i giudizi dei politici più importanti sulla dannosità di questa Commissione, sarebbe un putiferio». E poi: «Non ha senso, per scoprire se gli americani ci hanno detto bugie, interrogare i presidenti del Consiglio. Irridiamo al giudizio instaurato negli Usa sulle molestie sessuali, in Italia uno non sarebbe stato candidato nemmeno a un consi-

glio comunale e non già alla Corte Costituzionale, ma poi ci rendiamo ancora più ridicoli, e per una cosa più grave».

E' a questo punto che, nemmeno richiesta, scatta l'affermazione: «Verrà il momento in cui la cosa sarà di mia responsabilità, ed allora prenderò le mie decisioni». Stupore. Imbarazzo. Quando e come, Presidente? «Dovranno fare una legge di proroga? E io dovrò promulgarla? Avrò il diritto di verificarla, di consultare le forze politiche, di chiedere che le indagini politiche non intralcino quelle giudiziarie; o anche questa è una violazione della Costituzione? Occorre rispettare la divisione dei poteri: in Italia non si capisce più nulla».

Ma Presidente, dei magistrati hanno tenuto per anni delle bobine nei cassetti e lei se la prende con la Commissione? «Io mi chiedo: che cosa ne sapevano i presidenti del Consiglio di un operatore radio che, nel 1980, ha sentito una conversazione tra due aerei, uno dei quali partiva da Sigonella? Non è compito di un capo di Governo sapere che cosa si sono detti due aerei via radio. In uno Stato di diritto, si procede per competenze. La verità si ricerca ripescando il rottame; interrogando gli operatori radio; insistendo, se vi sono dei dubbi, con le potenze estere; ma non facendo le passerelle degli ex presidenti. Questa è demagogia bella e buona».

Cossiga è davvero arrabbiato: «Adesso, faranno un'inchiesta anche per il finanziamento del partito comunista: perché qualcuno dirà che i soldi dati a

Cossutta sono andati alle Br, e allora, forza: la vedova di Berlinguer, Tatò, e via di questo passo. Per Ustica, ho fatto più io della Commissione; e il presidente, la smetta con le battute e le interviste». Ma i magistrati hanno nascosto degli atti. «Ci pensi il Consiglio superiore della Magistratura, apra un'inchiesta sui giudici Bucarelli e Santacroce». E l'Aeronautica, è senza colpe? «Questo lo può dire il magistrato, assai più che la commissione d'inchiesta». Un altro ministro, Rino Formica, tuttavia ha parlato di un missile: «Ne avrà parlato a lei; a me, no».

Il tutto, pronunciato a Vaduz, capitale del Liechtenstein, dove Cossiga è venuto a ricevere una laurea in filosofia. Strano Paese, e strana laurea. Gli abitanti sono 28.500, di cui diecimila stranieri («neri no», garantisce un portavoce), e gli stranieri formano il 65 per cento dei lavoratori. Il principe Hans Adam II e la principessa Maria «possiedono altri 17 castelli in Boemia, e negli Usa un territorio grande 17 volte questo»; una collezione di 1400 dipinti, tra cui Rubens e Bruegel portentosi. Con Cossiga, gentilissimi: lo vogliono a pranzo nel castello, sempre chiuso al pubblico. Il pranzo, viene subito dopo la laurea conferita dall'Accademia internazionale di filosofia, che esiste da cinque anni, ha circa 30 studenti (tutti stranieri) e due docenti fissi, uno dei quali è il teorico cattolico Rocco Buttiglione.

Cossiga attacca Granelli («ne conoscevo uno diverso, che era della sinistra dc di base; ora c'è un altro Granelli, da cui vengono le critiche più clericali alle

mie posizioni sul ruolo dei cattolici»), e più o meno gli dice di vergognarsi; rilancia il patto nazionale, e l'alternativa: «Il gioco democratico si fa meglio in due squadre; ciascuna deve poter andare al governo o all'opposizione; questo serve anche contro i ladri: sono un problema di carabinieri e polizia, ma anche di un sistema che ammetta la possibilità di far spavento e di infliggere una sanzione politica». Nel suo discorso, parla di Tommaso Moro per parlare di se stesso: «Il Presidente in Italia deve vegliare sulla correttezza delle istituzioni e segnalarne le inefficienze; il politico, mediare tra ideali e realtà: se accettasse d'essere ingannato e non opponesse astuzia ad astuzia, tradirebbe il bene comune che gli è affidato». Tra Moro (Tommaso) e il cardinale John Henry Newman, c'è posto anche per una citazione di Maritain: «Il politico cristiano non deve essere corrotto, ma talvolta non può fare a meno di utilizzare uomini corrotti». In nottata, il rientro a Roma.

Cossiga sfida la commissione Stragi

IL MESSAGGERO
GIOVEDÌ
31 OTTOBRE 1991

«Non mi farò intimidire da Gualtieri, provi a tirarmi in ballo»

□ «E' certo che io rinvierò la legge sulla proroga dei lavori e, se il Parlamento insisterà, vedrò se è possibile un rifiuto assoluto»

dal nostro inviato
PIERO TESTONI

TORINO - Quel piemontese minuto e tutto d'un pezzo - riservato per carattere, intransigente per temperamento - che si chiamava Luigi Einaudi deve averlo influenzato non poco. Per lui, Francesco Cossiga, finisce per confessare una sorta di «invidia intellettuale» riconoscendo all'uomo e allo statista il ruolo di *esternatore* ante litteram: «Lui si faceva sentire in altro modo, io non sono che povera cosa in confronto ma fu Einaudi a dare una interpretazione della Costituzione innovativa... Altro che notaio, fu lui ad affermare i poteri del Quirinale sulle nomine dei senatori a vita, sullo scioglimento delle Camere, sulla nomina del capo del governo...».

Einaudi è dunque uno spunto e insieme un invito a guardarsi allo specchio. Cossiga *esterna* ancora, certo, ma muta il tono sugli argomenti più delicati. Solo su un punto invece, all'intransigenza aggiunge una nota di sfida. Quando gli si chiede come replica ad una intervista del senatore Gualtieri che lascia intendere una sua possibile convocazione alla commissione Stragi... «Lo faccia, provi a tirarmi in ballo - risponde stizzito -. E' certo che io rinvierò la legge sulla Commissione e se il Parlamento la riapproverà esaminerò il nuovo testo per vedere se ricorrono gli estremi del rifiuto assoluto di promulgazione. Si può arrivare sino alla suprema Corte. Non mi faccio intimidire, se un capo dello Stato si facesse intimidire dal senatore Gualtieri, sarebbe meglio che espatriasse».

La replica ai giudici che criticano i provvedimenti di Scotti e Martelli contro il crimine organizzato, ha

tutt'altro tono. Invita anzi il Guardasigilli e il collega del Viminale «a studiare con la dovuta attenzione gli ultimi articoli di giudici valorosi come Zagrebelsky, Maddalena e Cicala». Non solo. Il segretario del Pds Occhetto si scaglia contro le stesse misure tacciandole di «riforme a metà» e il capo dello Stato annuisce e rinalza. «Occhetto non dice una cosa sbagliata. Occorrerebbe certo una riforma maggiore, una rivisitazione organica sull'assetto e la struttura dell'autorità politica e amministrativa cui spetta organizzare le forze di polizia. Solo che la riforma intera, che ho più volte auspicato, non avrebbe dato i frutti che attendiamo da questa. Anche per i collegamenti con organismi simili negli apparati comunitari dei ministeri degli Esteri e degli Interni».

Insomma è un problema di tempi, in una fase in cui la lotta alla criminalità organizzata imponeva al governo un coordinamento più efficace delle forze di polizia. D'altronde Cossiga fa capire di essersi tenuto in costante contatto con i due ministri interessati, avallando la filosofia dei provvedimenti assunti. Le osservazioni dei giudici (citati) non lo convincono, ma il dibattito è aperto: «... Solo che non capisco perché il dottor Cicala dice che siamo nel solco, che stiamo trasformando i piemme in poliziotti e che è chiaro che il ruolo della polizia è una attività dell'Esecutivo che richiede il suo controllo. Dice che bisognerebbe cambiare sistema? E va bene. Ma non erano i magistrati a volere la direzione delle indagini? Si può cambiare, andare verso un sistema all'americana, ad esempio, ma se il ruolo del Pm resta quello del Codice attuale, dobbiamo avere un

□ Incontro a Torino con tre «gladiatori»: «Hanno avuto guai per aver creduto di servire il paese. Ho chiesto loro scusa»

magistrato gerarchizzato, unitario, con un unico vertice».

Ieri Cossiga ha visto anche tre esponenti di "Stay behind", «Si - annuisce - tre gladiatori, iscritti al partito liberale che mi hanno onorato di una visita. Il signor Giorgio Mathieu e la sua signora e il signor Giuseppe Viroglio. Tutta gente che ha subito guai di ogni genere ed è stata persino costretta alle dimissioni da un consiglio comunale, per aver creduto di servire il Paese dentro quella organizzazione. Seppi della cosa, telefonai a loro a suo tempo e oggi ci siamo visti. Stavo per chiedere scusa dopo che, democratici e liberali, si erano fidati dello Stato, mentre una classe politica talvolta imprudente e vile li ha abbandonati al linciaggio della stampa e di qualche magistrato».

Un Cossiga a tutto campo, che torna sorridendo sul tema delle riforme istituzionali: «Ho preso una tale tranvata con il messaggio alle Camere, che non voglio ripetermi. Una cosa

però la so: manca in questo fine legislatura il tempo per cambiare le regole del gioco, non quello per concordare procedure che diano alla prossima il carattere di una legislatura costituente». Ultima (ma non per importanza) una precisazione sulla Dc e sulla sinistra Dc. «Non ho ben compreso cosa si volesse. Ci sono motivi a favore di elezioni anticipate e motivi contrari, potrei elencarli. Quel che non si può fare, e sono intervenuto per questo, è rendere incerto il quadro politico. La incertezza su chi comandi e per quanto, è letale per il funzionamento dello Stato. Ho fatto un richiamo doveroso. Si decidano su quel che vogliono e poi valuterò se la cosa è possibile o meno».

Il capo dello Stato ha anche fatto sapere che dovrà sottoporsi a un'operazione per togliere un "polipo" dalle corde vocali. «E va chiarito subito - ha detto ironico - per non dare speranze che non sono vere, che non è un cancro».

Gualtieri: su Ustica risentiremo i militari smentiti dai fatti

La Commissione Stragi punta sui militari che potrebbero aver mentito sulla vicenda di Ustica. Lo ha reso noto il presidente dell'organismo, Libero Gualtieri, ieri mattina dopo l'audizione dell'ex presidente del Consiglio Ciriaco De Mita. «Ascolteremo nuovamente quei militari che hanno fatto dichiarazioni successivamente smentite dai fatti accertati» ha detto Gualtieri. E ha aggiunto: «Dobbiamo riaprire alcune valutazioni, riaprire la strada estera come stanno facendo i magistrati inquirenti».

Ciriaco De Mita, presidente del consiglio tra l'aprile '88 e il luglio '89, ha parlato soprattutto dell'attività della commissione amministrativa della presidenza del consiglio, che fu guidata dall'ex magistrato Carlo Maria Pratis. L'ex capo del governo ha ricordato che nel novembre '88, all'indomani della trasmissione Tg1-Sette che chiamava in causa l'Aeronautica italiana, si discusse dell'argomento in Consiglio dei Ministri, prima di decidere la costituzione della commissione. Stamane la Commissione Stragi ascolterà l'ex presidente del Consiglio Amintore Fanfani.

Gualtieri insiste per la proroga della commissione Stragi e per i magistrati che indagano

«Noi non ci preoccupiamo esclusivamente della proroga della commissione, ottenuta unanimemente da parte di entrambi i rami del Parlamento. Ci preoccupiamo anche della possibilità che vengano prorogati almeno di un anno i magistrati che stanno indagando sulle varie stragi e su altro. Ustica, Gladio, Piano Solo e parti dell'inchiesta su Moro hanno bisogno ancora di alcuni mesi»: così ha detto il presidente della Commissione parlamentare sulle stragi, Libero Gualtieri a Raiuno. Gli è stato domandato un parere su quanto ha affermato la settimana scorsa il presidente della Repubblica, ossia che si riserva di riflettere per un mese prima di decidere se promulgare o meno la legge di proroga per l'attività della commissione oltre il 31 dicembre 1991. «Senza la decisione di affidarci anche Ustica l'inchiesta che andava avanti stancamente da otto anni non avrebbe preso lo slancio che ha preso».

La conferma viene da alcuni ex soldati in servizio sulla Sila

“Sì, quel Mig libico precipitò la sera della tragedia di Ustica”

la Repubblica
venerdì 15 febbraio 1991

dal nostro inviato
PANTALEONE SERGI

COSENZA - C'era troppa gente e troppo mistero attorno a quel Mig libico caduto sulla Timpa delle Magare, in Sila, nell'estate di undici anni fa. Ma nessuno allora ebbe voglia di indagare. Ora le verità prefabbricate pian piano si dissolvono. L'aereo di Gheddafi precipitò (le perizie diranno se è stato abbattuto a mitragliate) il 27 giugno 1980, quando sui cieli del Tirreno si consumava la tragedia del Dc9 Itavia col suo carico umano. Adesso non c'è solo l'ex caporale Filippo Di Benedetto (che fece la rivelazione in un'intervista a *Repubblica*) a sostenere di essere stato portato in Sila per fare la guardia al Mig il 28 giugno e non il 18 luglio come vorrebbe invece la versione ufficiale. Il giudice istruttore Rosario Priore, che per due giorni è stato a Cosenza dove ha convocato 130 persone per interrogarle, ha avuto importanti, forse decisive conferme. Alcuni ex commilitoni di Di Benedetto ricordano quei giorni in Sila: era giugno e non luglio. E a Castelsilano, altra sconcertante novità venuta a galla dopo undici anni, non c'erano solo i ragazzi del battaglione «Sila» di stanza a Cosenza, ma anche un gruppo di soldati del 67esimo battaglione bersaglieri Persano, arrivati dalla Campania. Nessuno fino all'altro ieri aveva mai saputo di questa presenza. Ma le verità nascoste, in questa storia, sono tante. Nei brogliacci del battaglione «Sila», ora 244esimo battaglione fanteria Cosenza, non c'è notizia, per esempio, dei movimenti della truppa per quel che riguarda proprio i giorni dell'operazione Mig. Mancano, per la verità, i fogli relativi a quei giorni: molti ex soldati ricordano adesso uno strano incendio che si verificò alla caserma Settino di Cosenza dopo l'episodio del Mig. Anche a Persano le cose non sono chiare: c'è traccia di qualche spostamento di truppa a luglio verso la Calabria, ma altri spostamenti, certi, avvenuti a giugno non sono registrati.

Il giudice Priore è comunque soddisfatto. Assieme al sostituto procuratore Vincenzo Roselli, aiutato dagli uomini del maggiore Marcantonio Bianchini del re-

parto operativo dei carabinieri di Roma, e dal dottor Giuseppe Eufemia dell'Ucigos della capitale, ha interrogato exsoldati fatti arrivare da ogni parte d'Italia (uno addirittura da Aosta), ufficiali dell'esercito in forza alle caserme di Cosenza e di Persano, carabinieri, contadini della zona di Castelsilano, testimoni vari, tra cui il professor Anselmo Zurlo il quale, assieme al collega Erasmo Rondanelli, effettuò l'esame autotipico sul pilota libico e sostiene che, in una relazione suppletiva che si è volatilizata, scrissero che l'uomo era morto almeno venti giorni prima della data dell'autopsia.

«La pista silana è il filone più interessante della nostra inchiesta», sostiene il giudice Priore al termine degli interrogatori, «abbiamo raccolto molto e siamo venuti qui per trovare altri riscontri e, come dite voi giornalisti, elementi aggiuntivi». Non ci sono, infatti, soltanto le conferme di ex soldati di leva secondo cui l'aereo cadde a giugno e non a luglio come sostengono invece gli ufficiali dell'esercito. Il professor Zurlo, infatti, ha consegnato al magistrato la copia d'una lettera che, con il dottor Rondanelli, nel 1981 inviò all'Itavia. La compagnia aerea aveva posto loro alcuni quesiti. In data non sospetta (il collegamento tra la sciagura di Ustica e la caduta del Mig venne avanzato per la prima volta nel 1986) i due medici scrivevano che il pilota del Mig, in avanzato stato di decomposizione, secondo il loro parere era morto «almeno venti giorni prima» dell'esame necroscopico avvenuto il 23 luglio. Per Priore questa lettera, il cui originale si troverebbe tra le carte dell'Itavia, è una manna. Anche se il supplemento di perizia è misteriosamente sparito (qualcuno dice però che sarebbe stato rinvenuto tra le carte di un agente segreto), il nuovo documento getta luce sulla vicenda contestata. Come mai Zurlo ha consegnato la lettera solo ieri? Perché l'ha trovata nei giorni scorsi, quando ha raccolto le sue carte dallo studio di primario ospedaliero, perché è andato in pensione. I veli cadono uno a uno. I militari si sentono sotto accusa. A qualcuno saltano i nervi.

L'altra sera, al quarto piano del Palazzo di Giustizia di Cosenza, due ufficiali dell'esercito apostrofano duramente l'ex caporale Filippo Di Benedetto: «Perché non ti fai i cazzi tuoi invece di dire certe cose?...». Di Benedetto rimane impietrito, attorno a lui ci sono tanti ex commilitoni, gli ufficiali insistono. C'è presente pure un appuntato del gruppo operativo di Roma, Sandro D'Agostino. Sente tutto, chiede spiegazioni ai due ufficiali. Dopo pochi minuti sul tavolo di Priore c'è una relazione di servizio. Ma Di Benedetto, seppure allarmato («mi sono pentito di aver detto la verità, perché sto avendo seri problemi...», dice ai giornalisti), non dà gran peso all'episodio, anche se il magistrato intende andare fino in fondo.

Nelle varie testimonianze comunque ci sono molti buchi, tanti non ricordo. Chi ricorda tutto è il dottor Francesco Scalise, medico di Castelsilano. Non è sfiorato da dubbi. Quando vide il pilota, il 18 luglio, vide un cadavere fresco: «Ricordo perfettamente, ricordo anche il particolare delle mutandine verdi del pilota che volevo tenere come ricordo». Ed dice di avere ricordi nitidi anche Luigi Bonanno, coltivatore di Cerenzia. Ai cronisti racconta di aver visto il Mig impattare sulla montagna esattamente il 18 luglio alle 10,40. Sarebbe la prima testimonianza sull'episodio. Ma al magistrato Bonanno non fa cenno della cosa e si limita a rispondere su quello spezzone di carlinga del Mig che per dieci anni si è tenuto in casa e che i carabinieri gli hanno sequestrato nel novembre scorso. Non è un pezzo qualsiasi: misura 70 per 50 centimetri e al centro presenta un foro. È stato provocato da un proiettile? Priore lo ha chiesto ai periti.

cronaca **B**ologna

A palazzo d'Accursio *Una mostra per i familiari delle vittime delle stragi*



Daria Bonfietti

VENTOTTO giorni per una mostra a favore delle Associazioni dei familiari delle vittime della strage di Ustica e del 2 agosto. Avrà un titolo emblematico: «La verità ha un prezzo che vogliamo pagare». Se ne sono fatti carico la Federcoop, Colamo, Cotabo e i Facchini portabagagli per dare una mano alle Associazioni che lottano da un decennio per conoscere la verità sulla fine dei loro cari. «Ora sappiamo — ha detto Daria Bonfietti presidente dell'Associazione dei parenti delle vittime di Ustica — che ci furono responsabilità da parte dell'Aeronautica, dei politici, della magistratura. Forse non conosceremo mai la verità, certo però ci avvicineremo molto ad essa».

Presentando la mostra che verrà inaugurata domani a Palazzo D'Accursio e nella quale un ruolo centrale è stato svolto dalla pittrice Gina Negrini che ha donato le opere esposte, Bonfietti ha annunciato di aver presentato al Csm un nuovo ricorso contro i magistrati Bucarelli e Santacroce che per primi condussero l'inchiesta su Ustica, ora passata nelle mani del giudice Priore.

Paolo Bolognesi, vicepresidente dell'Associazione dei familiari delle vittime del 2 agosto ha illustrato i numerosi incontri, dibattiti e conferenze che si svolgeranno all'interno della mostra. «Viviamo in un momento difficile — ha detto — un momento in cui i problemi legati alla strage sono trattati in maniera non corretta da una delle più alte istituzioni dello Stato».

Strage di Ustica: era armato il Mig libico caduto sulla Sila

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Rivelazioni sorprendenti, documenti inediti, nuovi indizi e prove stanno emergendo sulla sciagura di Ustica e sul Mig 23, caduto sui monti della Sila, nel quadro dell'inchiesta giudiziaria e dell'attività della Commissione stragi. I periti giudiziari hanno scoperto che un tappetino che si trovava nel corridoio del DC 9 Itavia, abbattuto il 27 giugno 1980, è stato tranciato perpendicolarmente da un corpo metallico proveniente dall'esterno dell'aereo. Inoltre si è appreso che una borsa di pelle (bagaglio a mano), ripescata in mare subito dopo l'abbattimento del DC e catalogata reperto n. 11, dopo un recente esame radiografico presenta l'introduzione di corpi estranei che potrebbero essere piccole schegge di un ordigno bellico. Un altro indizio è costituito da alcune tracce di fuoco rilevate in un pannello del DC 9, pannello che si trovava accanto alla cabina di pilotaggio e che copriva una centralina elettrica. Quest'ultima avrebbe causato un piccolo incendio per un corto circuito determinato, a parere degli esperti, soltanto da un corpo proveniente dall'esterno.

Mentre i periti proseguono la loro attività con più approfonditi accertamenti su questi nuovi importanti indizi, alla Commissione stragi sono emersi nuovi sorprendenti elementi ma si sono registrate, anche, fantasiose ricostruzioni da parte degli alti uf-

ficiali dell'Aeronautica, interrogati ieri.

Alla Commissione stragi è pervenuto un documento inviato dal Sios, il servizio segreto, che smentisce quanto finora è stato dichiarato in sede politica e in quella giudiziaria. È stato sempre sostenuto che la sera del 27 giugno 1980 non c'erano esercitazioni aeree. Il documento «Notam», invece, dimostra il contrario. In un'area a nord e sud della Sicilia era stato fatto divieto di attraversamento agli aerei civili nel periodo compreso dall'alba a trenta minuti dopo il tramonto, periodo nel quale era previsto «un intenso traffico militare».

Ma per quanto riguarda le smentite ce ne sono altre di notevole importanza. Si è appreso che tra i reperti del Mig 23 recuperati sulla Sila c'è anche il cannone bicanna del caccia. Finora sia i ministri della difesa succeduti dal 1980 ad oggi, sia il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, on. Amato, sia l'Aeronautica militare hanno, sempre, ufficialmente affermato che il Mig era completamente sprovvisto di armamento.

C'è un'altra novità sul Mig 23. Il generale Sandro Ferracuti che fu presidente della Commissione italo-libica, interrogato mercoledì scorso, ha sostenuto che la tesi, secondo la quale il pilota libico fu colto da malore, è quella più attendibile. A questo punto si è assistito all'ormai abituale colpo di scena. Si è appreso che

la registrazione della «scatola nera» del Mig 23 non è «leggibile» per l'ultimo quarto d'ora del volo, a causa di un guasto del motorino che avvolgeva il nastro. In sostanza, guarda caso, mancherebbe proprio il periodo più importante cioè quello che poteva stabilire le cause della caduta del caccia.

Il generale Ferracuti ha poi fornito una versione sulla morte del pilota che contrasta con tutti i risultati rilevati in incidenti aerei. A domanda di un Commissario se riteneva possibile che il corpo di un pilota rimanesse intatto, come quello trovato sulla Sila, dopo l'impatto dell'aereo con il suolo, l'alto ufficiale lo ha escluso. Successivamente ha fornito una sua versione. Il pilota, secondo l'alto ufficiale, fu proiettato, fuori dalla cabina, dal dispositivo di sicurezza che si azionò in seguito all'urto con il terreno. Gli esperti sostengono che ciò è impossibile, tuttavia il generale ha dimenticato, un particolare: il presunto corpo del pilota fu trovato accanto alla carlinga. Il sedile «proiettabile» con il pilota viene lanciato, mediante l'esplosione di piccole cariche, a oltre 150 metri. In un incidente analogo, avvenuto in Italia a un G91, il pilota che non riuscì ad atterrare e azionò il dispositivo di sicurezza qualche attimo prima dell'impatto, fu lanciato e recuperato fuori dal campo di atterraggio, a notevole distanza da dove si schiantò l'aereo.

Strage di Ustica, smentiti gli esperti Non fu una bomba ad abbattere il Dc 9

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Non è stata una bomba a bordo ad abbattere nel cielo di Ustica il Dc 9 Itavia, come hanno sostenuto gli esperti Blasi e Cerra e gli esperti dell'Aeronautica militare nel noto supplemento di perizia del maggio 1990, ma un ordigno proveniente dall'esterno dell'aereo. L'ipotesi dell'attentato è stata vanificata dai nuovi periti, nominati dal giudice istruttore Rosario Priore, che nei giorni scorsi hanno compiuto un'importante operazione sui cavi elettrici, ripescati in mare. Gli esperti hanno ricostruito a Pratica di Mare l'impianto elettrico dell'aereo civile e hanno riscontrato che tutti i fili sono integri. Se si considera, come sostengono gli esperti, che in caso di un'esplosione a bordo, i cavi più vicini all'ordigno sarebbero stati danneggiati almeno nelle rivestiture esterne, l'esame e la ricostruzione dell'impianto elettrico fuga ogni dubbio sull'ipotesi della bomba collocata nel Dc 9 Itavia.

Il giallo della scatola nera

Ma l'esame sui cavi elettrici ha fatto registrare un altro elemento importante. Due fili che partivano da una centralina elettrica, collocata dietro la cabina di pilotaggio, presentano bruciature derivanti da un corto circuito che ha interrotto completamente l'erogazione di energia. La centralina era sistemata in una specie di armadio e protetta da un pannello. I periti hanno riscontrato che nessuna scheggia proveniente dall'interno ha trapassato il pannello e gli sportelli dell'armadio.

A questo punto gli esperti, oltre l'ipotesi del missile, avrebbero preso in considerazione anche quella di una collisione in volo tra un caccia e il Dc 9. E' un'ipotesi che tuttavia contrasta con le analisi effettuate dai Laboratori dell'Aeronautica militare e dallo Spettrometro di massa del Cnr di Napoli. Queste analisi stabilirono la presenza di residui esplosivi (T4 e Tnt) su alcuni reperti appartenenti al Dc 9. I due esplosivi sono usati per le «teste di guerra» dei missili o per proiettili di artiglieria.

Un mistero è emerso durante le analisi del nastro registrato appartenente alla scatola nera del Mig 23 libico, precipitato sulla Sila. Gli esperti, basandosi sulle tabelle fornite dalle autorità di Tripoli e su quelle di fonte statunitense, hanno riscontrato che la

decriptazione che a suo tempo fu fatta dall'Aeronautica militare non corrisponderebbe al vero. In particolare ci sarebbero grosse disparità sulla velocità del caccia e sulla direzione.

La strage di Ramstein

Come è noto, la versione ufficiale sulle cause della caduta del Mig 23 fu quella di un malore del pilota mentre era in addestramento, a largo di Bengasi. Il caccia sarebbe caduto per mancanza di carburante il 18 luglio 1980, circa venti giorni dopo l'abbattimento del Dc 9 Itavia, ma sono in molti a ritenere che il Mig 23 sia, invece, implicato nel disastro di Ustica e sia caduto il 27 giugno 1980.

I nuovi esami sulla scatola nera, affidati al perito tedesco Hans Forsching, avrebbero smentito la tesi ufficiale: sembra che il Mig non provenisse dal Mediterraneo ed avesse un'autonomia di volo di circa 500 chilometri. Se il caccia libico, pertanto, risultasse implicato nell'abbattimento del Dc 9 Itavia, considerando il percorso da Ustica a Castelsilano dove è caduto, si giungerebbe ad un clamoroso risultato. Il Mig 23 potrebbe essere decollato soltanto da tre aeroporti: Pratica di Mare, Sigonella o Gioia del Colle.

Le operazioni di recupero dei resti del Dc 9, rimasti nella Fossa del Tirreno, affidate alla società inglese «Wimpol», hanno subito un lieve ritardo, dovevano cominciare la settimana scorsa ma sono state rinviate a domani. Intanto la stampa tedesca ha rilanciato l'ipotesi secondo la quale la tragedia di Ramstein, dove perirono gli ufficiali delle «Frecce tricolori», Ivo Nutarelli e Mario Naldini, sarebbe collegata al disastro di Ustica. E' una vecchia ipotesi che non ha trovato alcun riscontro ed è fondata su un elemento che non presenta alcuna consistenza. I due ufficiali, all'epoca di Ustica, erano «addestratori» dei caccia F104 di stanza a Grosseto. La sera del 27 giugno compirono un volo di addestramento ma atterrarono circa 45 minuti prima dell'abbattimento del Dc 9 Itavia. In conclusione, quando i due piloti erano a terra, l'aereo civile doveva ancora decollare da Bologna. Appare, pertanto, assurdo collegare la tragedia di Ramstein, avvenuta otto anni dopo Ustica, all'ipotesi di un attentato, organizzato per sopprimere i due piloti, supponendo legami con il Dc 9.

La perizia sulla tragedia smentisce la tesi che l'aereo sfuggì ai radar italiani

Ustica, l'Aeronautica mentì sul Mig caduto in Calabria *Il caccia libico forse coinvolto nella strage*

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Si fa sempre più consistente l'ipotesi che il Mig 23 libico precipitato sulla Sila il 18 luglio 1980 sia coinvolto con la strage di Ustica. La versione ufficiale fornita dalle autorità di Tripoli e da quelle italiane viene costantemente smentita. Secondo queste tesi, il caccia cadde a Castelsilano perché il pilota, in volo di esercitazione sul Mediterraneo, era stato colpito da malore. Male indagini che sta effettuando il nuovo collegio peritale, nominato dal giudice Rosario Priore, stanno smontando pezzo dopo pezzo questa versione.

Innanzitutto c'è da precisare che nei mesi scorsi sono «riemersi» ulteriori documenti e reperti, giacenti negli uffici o negli aeroporti dell'Aeronautica militare. In particolare si tratta di quasi tutti i resti del Mig 23, del nastro registrato della «scatola nera» del caccia e dei tracciati del radar di Otranto. Dalla «scatola nera» gli esperti hanno rilevato che il caccia ha volato ad una quota di 12.000 metri, poi è sceso a 10.000 metri e infine ha perso gradatamente quota fino ad impattare nel costone di «Timpa delle Magare».

La ricostruzione del volo del Mig 23 contrastava con quanto dichiararono le autorità militari sull'introduzione di un caccia straniero attraverso le nostre difese aeree. Fu sostenuto che l'aereo libico è entrato nello spazio aereo italiano a bassissima quota e cioè nell'impossibilità che nostri radar avvertissero la sua pre-

senza.

Alla Commissione stragi il presidente Gualtieri fece rilevare che il 18 luglio 1980 era in atto un'esercitazione denominata «Natinad Demon Jam». Per questo gli sembrava inverosimile che un caccia straniero fosse sfuggito anche ai radar di navi e portaerei presenti nella zona. Con la tardiva acquisizione del nastro della «scatola nera» che stabiliva le quote del caccia è venuto fuori un altro documento dell'Aeronautica militare, datato 17 ottobre 1988. Il «giallo» di questo documento è ancora tutto da scoprire: sembra che sia rimasto nell'ufficio del giudice Bucarelli e sia pervenuto soltanto di recente alla Commissione stragi.

Il Mig 23, volando ad alte quote, non poteva essere sfuggito ai

radar di Otranto e Siracusa. A questo punto l'Aeronautica militare incaricò una commissione, formata dai colonnelli Francesco Gaudio, Giuseppe Giofrè e dal tenente colonnello Pasquale Montinaro, di stabilire se una traccia del radar di Otranto potesse identificarsi con quella del Mig 23. La traccia era stata indicata come «friendly», con la sigla cioè che contraddistingue un «aereo amico». Tuttavia, ammettendo un errore sia pur gravissimo dell'operatore, quella traccia poteva costituire la prova che effettivamente il Mig 23 era caduto il 18 luglio e che quindi non aveva nulla a che fare con il Dc 9 Itavia abbattuto venti giorni prima, vale a dire il 27 giugno 1980.

La commissione dell'Aeronautica militare concluse in modo

dubitativo, «pur essendoci una buona possibilità di correlazione tra la traccia radar di Otranto e il Mig 23 tuttavia non si può determinare con sufficiente certezza». Il giudice Priore incaricò il nuovo collegio peritale di sciogliere tutti i dubbi sulla traccia radar.

L'avvocato Franco Di Maria legale dei familiari delle vittime di Ustica ci ha dichiarato: «I nostri consulenti di parte, che hanno seguito con i periti di ufficio tutte le fasi delle operazioni peritali, hanno completamente escluso che la traccia radar si riferisca al caccia libico». Ma il legale aggiunge anche un'altra importante considerazione. Dalla «scatola nera» è emerso che l'aereo ha volato senza alcuna oscillazione, fatto impossibile con la guida dell'autopilota. Continua Di Maria: «Dalla registrazione del «flight recorder» del Mig risulta che non vi è stata correzione di rotta per oltre 30 minuti: e ciò nonostante vi sarebbe stato un volo assolutamente stabile e piatto. E' come affermare, per fare un esempio rozzo ma immediatamente comprensibile, che un'automobile possa andar dritta per mezz'ora senza la pur minima correzione del volante». In poche parole la tesi del malore del pilota libico è assurda.

Alle ore 6,45 di oggi, il giudice Priore, il pm Salvi e i periti di ufficio e di parte si imbarcheranno al molo Beverello di Napoli per raggiungere la nave «Valiant» e dare inizio alle operazioni di recupero dei resti del Dc 9 Itavia, rimasti in fondo al mare di Ustica.

La perizia sulla tragedia smentisce la tesi che l'aereo sfuggì ai radar italiani

Ustica, l'Aeronautica mentì sul Mig caduto in Calabria

Il caccia libico forse coinvolto nella strage

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Si fa sempre più consistente l'ipotesi che il Mig 23 libico precipitato sulla Sila il 18 luglio 1980 sia coinvolto con la strage di Ustica. La versione ufficiale fornita dalle autorità di Tripoli e da quelle italiane viene costantemente smentita. Secondo queste tesi, il caccia cadde a Castelsilano perché il pilota, in volo di esercitazione sul Mediterraneo, era stato colpito da malore. Male indagini che sta effettuando il nuovo collegio peritale, nominato dal giudice Rosario Priore, stanno smontando pezzo dopo pezzo questa versione.

Innanzitutto c'è da precisare che nei mesi scorsi sono «riemersi» ulteriori documenti e reperti, giacenti negli uffici o negli aeroporti dell'Aeronautica militare. In particolare si tratta di quasi tutti i resti del Mig 23, del nastro registrato della «scatola nera» del caccia e dei tracciati del radar di Otranto. Dalla «scatola nera» gli esperti hanno rilevato che il caccia ha volato ad una quota di 12.000 metri, poi è sceso a 10.000 metri e infine ha perso gradatamente quota fino ad impattare nel costone di «Timpa delle Magare».

La ricostruzione del volo del Mig 23 contrastava con quanto dichiararono le autorità militari sull'introduzione di un caccia straniero attraverso le nostre difese aeree. Fu sostenuto che l'aereo libico è entrato nello spazio aereo italiano a bassissima quota e cioè nell'impossibilità che nostri radar avvertissero la sua pre-

senza.

Alla Commissione stragi il presidente Gualtieri fece rilevare che il 18 luglio 1980 era in atto un'esercitazione denominata «Natinad Demon Jam». Per questo gli sembrava inverosimile che un caccia straniero fosse sfuggito anche ai radar di navi e portaerei presenti nella zona. Con la tardiva acquisizione del nastro della «scatola nera» che stabiliva le quote del caccia è venuto fuori un altro documento dell'Aeronautica militare, datato 17 ottobre 1988. Il «giallo» di questo documento è ancora tutto da scoprire: sembra che sia rimasto nell'ufficio del giudice Bucarelli e sia pervenuto soltanto di recente alla Commissione stragi.

Il Mig 23, volando ad alte quote, non poteva essere sfuggito ai

radar di Otranto e Siracusa. A questo punto l'Aeronautica militare incaricò una commissione, formata dai colonnelli Francesco Gaudio, Giuseppe Giofrè e dal tenente colonnello Pasquale Montinaro, di stabilire se una traccia del radar di Otranto potesse identificarsi con quella del Mig 23. La traccia era stata indicata come «friendly», con la sigla cioè che contraddistingue un «aereo amico». Tuttavia, ammettendo un errore sia pur gravissimo dell'operatore, quella traccia poteva costituire la prova che effettivamente il Mig 23 era caduto il 18 luglio e che quindi non aveva nulla a che fare con il DC 9 Itavia abbattuto venti giorni prima, vale a dire il 27 giugno 1980.

La commissione dell'Aeronautica militare concluse in modo

dubitativo, «pur essendoci una buona possibilità di correlazione tra la traccia radar di Otranto e il Mig 23 tuttavia non si può determinare con sufficiente certezza». Il giudice Priore incaricò il nuovo collegio peritale di sciogliere tutti i dubbi sulla traccia radar.

L'avvocato Franco Di Maria legale dei familiari delle vittime di Ustica ci ha dichiarato: «I nostri consulenti di parte, che hanno seguito con i periti di ufficio tutte le fasi delle operazioni peritali, hanno completamente escluso che la traccia radar si riferisca al caccia libico». Ma il legale aggiunge anche un'altra importante considerazione. Dalla «scatola nera» è emerso che l'aereo ha volato senza alcuna oscillazione, fatto impossibile con la guida dell'autopilota. Continua Di Maria: «Dalla registrazione del «flight recorder» del Mig risulta che non vi è stata correzione di rotta per oltre 30 minuti: e ciò nonostante vi sarebbe stato un volo assolutamente stabile e piatto. E' come affermare, per fare un esempio rozzo ma immediatamente comprensibile, che un'automobile possa andar dritta per mezz'ora senza la pur minima correzione del volante». In poche parole la tesi del malore del pilota libico è assurda.

Alle ore 6,45 di oggi, il giudice Priore, il pm Salvi e i periti di ufficio e di parte si imbarcheranno al molo Beverello di Napoli per raggiungere la nave «Valiant» e dare inizio alle operazioni di recupero dei resti del Dc 9 Itavia, rimasti in fondo al mare di Ustica.

Scoppia la bomba a mano Muore «marine» italiano

LA SPEZIA - È finita in tragedia una esercitazione combinata tra gli incursori del Varignano, della marina militare italiana e forze della Marina Usa nell'ambito di attività bilaterali tra marine Nato, all'Isola del Tino, nel Golfo di La Spezia.

Un militare italiano, Massimiliano Grillandini, 23 anni, sottufficiale, originario di Livorno ed abitante ad Ameglia, è morto dilaniato ad un ordigno, mentre un militare americano di colore, il sergente Bruce Cumbo, 25 anni, della Carolina del Nord, è rimasto seriamente ferito.



Repubblica 6.4.91

cronaca



Stragi cancellate

*I familiari chiedono
sanzioni per gli ufficiali
dell'aeronautica che
mentirono o depistarono*

'Punite almeno i bugiardi'

DC 9 di Ustica, l'ultima speranza per la verità

di PIETRO VISCONTI



□ DALLA PRIMA
DI CRONACA

'Giustizia è sfatta'

NON TUTTE le reazioni sono indignate allo stesso modo. C'è chi, come l'assessore Psdi Angelo Scavone, denuncia opposti depistaggi contro la verità: quello «dei servizi segreti deviati», ma anche quelli «che hanno diretto le indagini verso un'ipotesi preconstituita», per di capire che si tratti della tesi del «complotto comunista».

All'opposto, il neocomunista Rino Nanni accusa «una sinistra frammentata, parte della quale sta al gioco e parte vi assiste impotente» di «consentire le più macroscopiche ingiustizie e contraddizioni». In mezzo, lo sdegno istituzionale di diversi consigli di quartiere, associazioni, singoli politici come il consigliere comunale Pli Antonio patuelli che propone di «fare luce sul modo in cui sono state condotte le indagini preliminari e sul ruolo dei servizi segreti», che accusa di aver men-

tito allo stesso presidente della Repubblica.

Confusa nell'indignazione, sulle linee del fax viaggia anche l'asoddisfatta rivincita degli imputati assolti: gli avvocati Bezicheri e Lisi, difensori di Tuti e Franci, fanno sapere che «assieme alle richieste di riparazione per le ingiuste detenzioni» i loro assistiti stanno pensando alle querele «per le denunce, le diffamazioni, gli oltraggi e le tendenziosità che stanno accompagnando le notizie sulle ultime sentenze».

Qualcuno proporrà di chiedere scusa anche al pluriomicida Tuti? «Io non devo chiedere scusa a nessuno», risponde per tutti Renzo Imbenti, «chi massacra a quel modo è fascista, una parola che significa violenza efferata. Solo chi si riconosce in un partito che portò l'Italia alla rovina può sentirsi toccato da questa verità».

Ma il cerchio non s'è chiuso

Depistaggi e omertà si sono sprecati anche in questo caso, ma non sono riusciti a chiudere il cerchio com'è invece purtroppo accaduto per l'Italicuse per il massacro alla stazione. Anzi, su Ustica la spirale delle menzogne da un certo punto in poi è impazzita, e adesso secondo Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari delle vittime, ce n'è abbastanza per presentare il conto a quanti hanno mentito, sollecitando a loro carico «adeguate sanzioni» di carattere disciplinare. Devono essere puniti innanzitutto gli ufficiali dell'Aeronautica responsabili di aver confezionato, o comunque fornito alla magistratura, le informazioni che, verifica dopo verifica, dimostrano una progressiva e inquietante incongruità rispetto ai dati di fatto. Sarebbe sbagliato, sostiene la Bonfietti, aspettare per questo la sentenza di un tribunale; e sarebbe invece un segnale di enorme importanza colpire con provvedimenti di competenza del potere politico i professionisti della bugia. «In fondo si tratta di prendere sul serio l'ultima frase della relazione consegnata al parlamento dal presidente della Commissione stragi». Si può cominciare, come hanno spiegato ieri pomeriggio la stessa Bonfietti e l'avvocato di parte civile Alessandro Gamberini, dal sempre più oscuro capitolo del Mig libico trovato sui monti della Sila. Sembrava oramai sicuro che quell'aereo fosse precipitato tre settimane dopo la tragedia di Ustica e che dunque non ci fossero collegamenti tra i due fatti, ma i nuovi accertamenti disposti dal giudice Rosario Priore, titolare dell'istruttoria dall'estate scorsa, hanno rimesso in dubbio anche quest'acquisizione. L'avrebbero anzi ribaltata. «Allo stato attuale delle perizie — dice il legale dei familiari delle vittime di Ustica — sembra anzi certo che nessuna delle informazioni fornite dall'Aeronautica sia "compatibile" con quanto avvenuto. Siamo dunque davanti non più a un nuovo "giallo", bensì a un autentico e clamoroso falso. Perseguire i responsabili di tutto ciò vorrebbe dire imprimere una svolta all'intera vicenda, dare un primo colpo al muro dei depistaggi che in dieci anni è stato costruito per sbarrare la strada al cammino della verità».

UNA PUNIZIONE per i bugiardi in divisa. La chiedono, la invocano i familiari delle vittime del DC9 precipitato nel mare di Ustica la notte del 27 giugno di undici anni fa. Morirono 81 persone ed è l'ultima delle stragi per cui Bologna, da dove l'aereo era partito diretto a Palermo, può ancora sperare che giustizia sia fatta.

Un appello al governo

È un appello indirizzato al governo e al parlamento. Tra una settimana, nella saletta del cortile di Palazzo D'Accursio dov'è in corso una mostra di pittura i cui fondi saranno devoluti ai familiari delle vittime di Ustica e della strage del 2 agosto, sarà interessante sentire cosa verranno a rispondere Pierferdinando Casini (Dc), Sergio De Julio (Pds) e Marco Boato (Verdi), tutti e tre membri della Commissione stragi. Ma in parallelo all'offensiva sul piano politico, è stata compiuta una mossa importante sul piano giudiziario. L'avvocato Gamberini ha presentato un'istanza al giudice per chiedergli di depositare le perizie relative al caso del Mig appena saranno pronte, senza aspettare che siano ultimati gli accertamenti tecnici relativi a tutti gli altri tasselli dell'inchiesta.

E per svelare la verità sul Mig libico arrivano due esperti della ex Germania Est

Individuati nel mare di Ustica 70 pezzi del Dc 9 abbattuto

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Settanta rottami del Dc 9 Itavia, abbattuto il 27 giugno 1980, sono stati già localizzati dalla società inglese «Winpol» nella Fossa del Tirreno, a largo di Ustica. Il giudice istruttore Rosario Priore, che venerdì si era imbarcato al molo Beverello di Napoli insieme ad alcuni periti e legali delle parti civili, non ha potuto raggiungere la nave «Valiant» a causa di un mare «forza sei». Il magistrato ha rinviato a sabato prossimo la sua visita a bordo del grosso natante che sta effettuando le ricerche dei resti del Dc 9.

La società inglese «Winpol» dovrebbe concludere i compiti che gli sono stati assegnati entro quaranta giorni. Il recupero dei resti dell'aereo civile Bologna-Palermo sarà effettuato in quattro fasi. La prima, già iniziata da alcuni giorni, prevede l'individuazione di pezzi del relitto in un'area di 100 chilometri quadrati mentre la seconda, con ulteriori rilevamenti ancora più sofisticati, servirà a stabilire la consistenza dei rottami. Nella terza fase saranno utilizzate le apparecchiature televisive attraverso telecamere che saranno calate sul fondo del mare. Infine, sarà messa in atto la quarta fase, che prevede il recupero dei rottami con un «robot».

La «Winpol» è conosciuta in tutto il mondo come una delle società più idonee ai recuperi in

mare. Gli americani le affidarono il ripescaggio dei resti dello «Shuttle» che esplose in volo, poco tempo dopo il suo lancio da Cape Canaveral.

La ricerca in mare viene effettuata con il «sonar» uno strumento che lancia e riceve onde acustiche, quest'ultime variano di intensità a seconda degli ostacoli che incontrano. Il «sonar» usato dalla «Winpol» è capace di individuare un frammento di metallo che abbia una superficie non inferiore ai 40 centimetri per lato. Pertanto è in grado di localizzare anche la «scatola nera» del Dc 9 Itavia che ha una superficie complessiva superiore al minimo rilevabile.

Intanto il giudice Priore ha di-

sposto ulteriori accertamenti sulla vicenda del Mig 23, precipitato sulla Sila, secondo la versione ufficiale, il 18 luglio 1980, cioè venti giorni dopo l'abbattimento del Dc 9 Itavia. Nessuno crede più a questa tesi e i sospetti che il caccia libico sia implicato nella strage di Ustica si fanno sempre più consistenti. Il compito di fugare i dubbi e di smascherare le numerose «bugie» fornite dal governo di Tripoli e dai vertici dell'Aeronautica militare, è stato affidato al collegio peritale internazionale in particolare ad Hans Forsching. Il perito tedesco ha proposto ed ottenuto dal giudice Priore di avvalersi di due collaboratori ausiliari da lui scelti tra gli esperti dell'ex Germania Orien-

tale e che conoscono molto bene i caccia Mig 23.

Molti sono i punti controversi da chiarire sulla vicenda del caccia libico. Innanzi tutto, la registrazione della «scatola nera» la cui decrittazione fatta dalla commissione italo-libica non corrisponde affatto al reale contenuto del nastro. Il nuovo esame, ancora non completato, ha messo in evidenza un elemento importante: il Mig 23 non poteva raggiungere le coste della Calabria partendo da Benina (Bengasi), come hanno sempre sostenuto le autorità libiche ed è, invece, più probabile che sia decollato da un aeroporto italiano. C'è, tra l'altro, anche da risolvere il mistero delle scritte in inglese che sono state trovate in alcuni rottami del Mig 23 e sul casco del pilota.

Il generale Ferracuti dell'Aeronautica militare, interrogato di recente dal presidente Gualtieri della Commissione stragi non ha saputo dare una risposta precisa sulle scritte inglesi, ha avanzato una sua ipotesi secondo la quale sul Mig 23 possono essere stati montati pezzi di fabbricazione inglese o americana. Ora ci penseranno i due esperti dell'ex Rdt a dare una risposta più precisa sulle scritte anche se rimane il rammarico che questi rilevamenti avvengano a undici anni di distanza dalla strage di Ustica.

La notizia dell'abbattimento del DC 9 Itavia arrivò prima all'Aeronautica

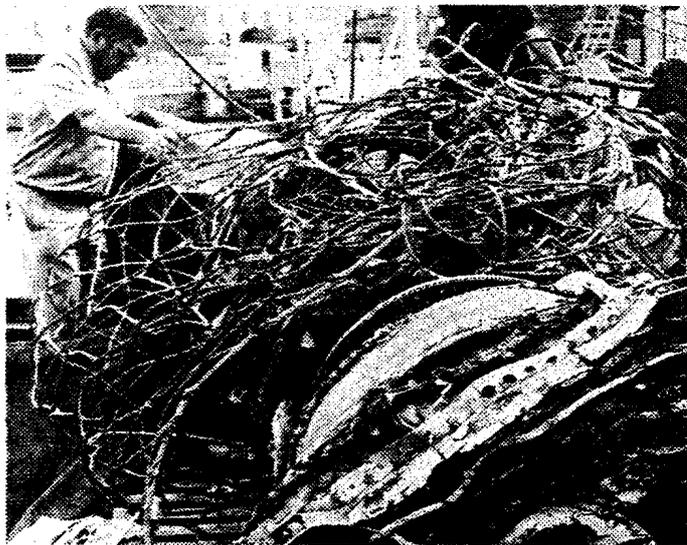
Strage di Ustica, 3 ufficiali confessano "Il comando di Monte Cavo sapeva tutto"

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Un mistero dietro l'altro: sulla strage di Ustica, ieri, è emerso un altro inquietante pezzo di verità. Tre ufficiali dell'Aeronautica militare, il colonnello Nicolino Pugliese e i tenenti colonnelli Riccardo Giangrande e Antonio Berardi, hanno svelato alla Commissione stragi che la sera del 27 giugno 1980, la segnalazione dell'abbattimento del Dc 9 Itavia non arrivò direttamente al Cop (Centro operativo di pace), dove prestavano servizio, ma passò per Monte Cavo, cioè per il Cosma (Comando di stato maggiore). Quest'ultima struttura di supporto, poteva essere utilizzata solo in caso di guerra o comunque di pericolo come ad esempio l'introduzione di aerei da guerra nemici nel territorio italiano.

Dopo circa mezz'ora dalla caduta del DC9, mentre tra l'Aeroporto di Ciampino e il centro radar di Marsala venivano effettuate telefonate per la ricerca dell'aereo civile, il Cosma ha fornito ai centri di soccorso, notizie precise sul luogo dove era caduto il DC 9 e sul numero dei passeggeri, precisando anche quanti erano i bambini e le donne. In conclusione il Comando di stato maggiore dell'Aeronautica era informatissimo sulla fine dell'aereo di linea Bologna-Palermo mentre i centri di soccorso avevano solo informazioni fumose.

L'onorevole De Julio della Sinistra indipendente, ha fatto molte domande sulla «presenza» attiva del Cosma di Monte Cavo, pochi minuti dopo la strage di Ustica, e del perché esercitò una funzione che spettava ad altre strutture. Il tenente colonnello Giangrande ha cercato di sviare le domande, prima con i «non ricordo» poi, siccome nella sua precedente audizione del 19 gennaio '90 aveva



I resti del Dc9 precipitato al largo di Ustica

dichiarato di non sapere se la sera del disastro di Ustica era in servizio, ieri, si è giustificato ammettendo che era stato «uno scherzo della mia memoria».

A questo punto ha fornito un'importante notizia. Alle 21,30

del 27 giugno, il tenente colonnello Giangrande dirottò sul mare di Ustica un «Breguet Atlantic», l'aereo antisommersibile che i vertici dell'Aeronautica militare hanno sempre sostenuto di aver utilizzato all'alba

del giorno dopo il disastro.

Il presidente della Commissione stragi, senatore Gualtieri, ha fatto notare che quanto dichiarato da Giangrande «è precisamente il contrario di quanto ci è stato detto». Il dc, Nicolò Lipari ha sottolineato che per la sua relazione su Ustica, l'ex capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, generale Pisano, «ha ascoltato tante persone, ha raccolto molta carta ma non ha sentito gli ufficiali del Cop, cioè la struttura che doveva seguire, in concreto, la vicenda: questo è il massimo dell'inefficienza».

Ma si è trattato di inefficienza oppure è addebitabile ad una studiata regia per nascondere la verità? E' un interrogativo che si deve porre, soprattutto il giudice istruttore Rosario Priore che, tra l'altro ha interrogato come testimone uno dei tre ufficiali del Cop non ottenendo, sembra, risposte precise. Anche il tenente colonnello Antonio Berardi ha fatto una dichiarazione che smentisce le versioni ufficiali. Di turno al Cop, la sera della strage di Ustica, ha detto di ricordare che «vi era del traffico della flotta Usa, non nostro. Comunque gli Usa non ci dicevano nulla». Finora si era appreso, dalle versioni ufficiali, che al momento dell'abbattimento del DC 9, non c'era alcuna nave militare statunitense in navigazione sul Tirreno.

Le audizioni dei tre ufficiali hanno aperto un nuovo fronte di indagini. Finora si sono svolte indagini sui radar militari dell'Italia del Sud e di Grosseto, sulle comunicazioni tra i centri di soccorso aereo, sull'attività di Ciampino che lanciò l'appello di ricercare il DC 9 agli aerei civili in volo ma non si conosceva che il Centro operativo di pace e il Cosma di Monte Cavo avevano avuto un ruolo importante, la sera del 27 giugno '80.

domenica 14/ lunedì 15 aprile 1991

la Repubblica

Primi risultati della campagna-recupero compiuta dagli inglesi della "Winpol" Ustica, trecento resti in mare si cerca ancora la "scatola nera" E il sonar individua la carlinga del Dc 9

di FRANCO SCOTTONI

NAPOLI - Trecento rottami del DC 9 Itavia, abbattuto il 27 giugno '80 con ottantuno persone a bordo, sono stati localizzati dalla ditta inglese «Winpol», nel mare di Ustica. La prima fase di ricerca sottomarina, cominciata, ai primi di aprile ha fornito risultati sorprendenti. La maggior parte dei resti dell'aereo sono stati individuati in un'area che la ditta francese Ifremer non aveva controllato, gli esperti suppongono si tratti dei rottami della carlinga.

Il giudice istruttore Rosario Priore, il pm Giovanni Salvi, accompagnati dal funzionario dell'Ucigos di Roma, Giuseppe Eugenia, dai periti Casarosa, Castellani, Vadacchini e dall'avvocato di parte civile, Franco Di Maria, hanno lasciato il porto di Napoli a bordo di un guardiacoste delle fiamme gialle ed hanno raggiunto la «Valiant» dopo circa mezz'ora di navigazione. La nave adibita dalla società inglese alle ricerche sub è attrezzata con strumenti modernissimi. Il comandante della «Valiant», il filippino Abraham Bonilla, ha informato i magistrati romani dell'attività svolta a largo di Ustica. Dalle mappe sottomarine è stato possibile accertare che il «Nautilus», il sottomarino della ditta Ifremer, ha scandagliato nel maggio dell'89 un tratto di fondale dove sono state rinvenute ali e motori dell'aereo abbattuto, ma non ha preso in conside-

razione una zona vicina dove si trovano molti altri rottami. Ci sono stati errori di valutazione sulle correnti marine? L'interrogativo rimarrà, probabilmente, senza risposta.

Sulla coperta della «Valiant» si trova ora anche il «Sidescan sonar» una specie di siluro lungo tre metri che lancia segnali acustici e - secondo le «risposte» degli ostacoli «incontrati» sul fondo - rende possibile catalogare il materiale. Da martedì il «Sidescan sonar» invierà segnali più potenti sui reperti già individuati, così da stabilire con precisione le dimensioni e il peso. Poi si passerà all'impiego

del «Remotely Operated Vehicle (Rov)» un grosso robot fornito di macchine per la ripresa televisiva e di «braccia» per aggranciare e portare in superficie i rottami. «Le operazioni presenteranno delle difficoltà», ha precisato il pm Giovanni Salvi, che ha poi aggiunto: «il fondo marino dove sono stati localizzati i frammenti metallici è molto frastagliato, a differenza del tratto sabbioso in cui furono scoperti motori e ali del DC 9».

La verità sulla strage di Ustica, forse, è riposta proprio nel recupero dei rottami. A quanto si è potuto capire dagli esperti, la chiave del mistero dell'abbat-

timento potrebbe essere fornita anche da uno dei resti: si potrebbe accertare infatti se il disastro sia stato provocato da un missile o da una bomba a bordo dell'aereo. C'è anche la speranza che tra i reperti individuati si trovi la «scatola nera» del DC 9. Il giudice istruttore Rosario Priore ha espresso fiducia nella nuova campagna di recupero e ha precisato: «Dovremo, però, controllare settimanalmente ogni nuova situazione che si verificherà negli scandagli».

L'avvocato Franco Di Maria, che rappresenta i familiari delle vittime di Ustica ha detto: «Mi sembra che la prima fase delle operazioni di recupero stia procedendo bene. Sono stati individuati oltre 300 pezzi che possono corrispondere ai resti del DC 9. Di questi resti, 17 sono stati classificati come «molto significativi» e 24 come «significativi». Bisogna tener conto comunque che soltanto la metà dei 300 rilevamenti sono stati esaminati dettagliatamente. Il legale ha ribadito ai due magistrati romani quanto è accaduto nelle ultime audizioni, alla Commissione stragi. «Non è ammissibile» ha spiegato Di Maria «che il capo di stato maggiore aeronautica dell'epoca, il generale Bartolucci, e il suo successore, il generale Pisano, non sapessero che la sera del disastro fu il comando di stato maggiore (Cosma) a dirigere le operazioni di soccorso».

□ la Repubblica
giovedì 23 maggio 1991

Nuovi interrogativi sulla segretezza dei Nasco. Un settimanale: "C'era anche una rete del Pci"

Il Parlamento processa Gladio

La relazione Gualtieri all'esame della "stragi"

nostro servizio

ROMA - La commissione stragi avvia oggi l'esame della pre-relazione del presidente Libero Gualtieri (Pri) sul caso Gladio. E' un snodo cruciale della vicenda. Le forze politiche dovranno esprimersi sui risultati d'una indagine durata sei mesi su una struttura clandestina che il capo dello Stato, in numerose occasioni, ha definito «legittima».

La pre-relazione di Gualtieri non trae alcuna conclusione. Espone fatti, rileva contraddizioni, pone nuovi interrogativi. Domande che riguardano tutti i punti della versione ufficiale esposta per la prima volta lo scorso 18 ottobre dal presidente del Consiglio Giulio Andreotti. Dubbi che, di giorno in giorno, crescono. Nuovi documenti inviati nei giorni scorsi a San Macuto (sede della commissione stragi) dalla magistratura bolognese mettono ancora una volta in discussione l'effettiva segretezza dei depositi clandestini di Gladio, i cosiddetti Nasco.

Un fatto è certo: l'indagine non è chiusa. Su questo punto, nei giorni successivi alla divulgazione della pre-relazione, tutte le forze politiche si sono trovate d'accordo. E, del resto, la proroga dei poteri della commissione stragi fino al 31 dicembre (doveva scadere a luglio) lo conferma. Non sono ancora conclusi accertamenti rilevanti, come la perizia sulle bobine del piano Solo, resta un elenco di audizioni richieste e non effettuate.

In una precedente analoga occasione, l'inchiesta sulla tragedia di Ustica, il dibattito sul documento elaborato da Gualtieri si concluse con la decisione di inviare il materiale alle

Camere, integrandolo con le osservazioni fatte, nel corso del dibattito, da deputati e senatori. Questo potrebbe anche essere l'iter dell'inchiesta su Gladio. Ma è difficile fare previsioni attendibili.

Il caso della rete clandestina è diventato una vicenda politica di grande rilevanza. In più occasioni il Quirinale ha manifestato insofferenza verso i tentativi di verificarne la legittimità. Lo stesso governo, a dicembre, dopo aver nominato un «comitato di saggi» (i cinque ex presidenti della Corte costituzionale) dovette alla fine soprassedere. La commissione stragi e il comitato di controllo sui servizi di sicurezza - che proprio ieri ha esaminato il calendario d'impegni su Gladio - sono però ancora al lavoro. E con essi i magistrati di di-

verse procure. La questione della «legittimità» è dunque, nei fatti, ancora aperta. A chi spetterà confermarla o negarla? Di recente, nella sua lunga intervista al *Corriere della Sera*, Cossiga ha negato che il Parlamento abbia questo potere. Ma la commissione stragi è al lavoro proprio per fornire al Parlamento elementi di valutazione. Che sbocco potrebbe avere questo lavoro se alle Camere venisse negata la possibilità di pronunciarsi? E' questo uno dei nodi che il dibattito che comincia oggi (e che proseguirà in altre sedute) dovrebbe sciogliere.

Intanto il settimanale *L'Europeo*, in un servizio che appare nell'ultimo numero, afferma che a partire dal 1946 e fino alla metà degli anni Settanta in Italia è esistita una «Gladio rossa» che «armata e nascosta alla pari di quella "doc" di marca occidentale, ha vissuto sepolta per quasi trent'anni all'ombra del Pci». *L'Europeo* attribuisce questa ricostruzione a «tre dirigenti del comunismo toscano». Al servizio è affiancata una intervista allo storico comunista Luciano Canfora il quale, afferma l'anticipazione diffusa ieri dal settimanale, «non solo ha confermato l'esistenza della Gladio rossa ma si dichiara convinto della necessità politica, d'aparte della direzione del Pds, di alzare il coperchio su tutti i segreti di questa vicenda». La struttura, dice il settimanale, si chiamava «vigilanza rivoluzionaria», era composta da ottocento volontari, era concentrata in Piemonte, Lombardia, Liguria e Toscana, aveva depositi clandestini di armi e fu sciolta, a metà degli anni Settanta, da Enrico Berlinguer.

~~LA REPUBBLICA~~
Ustica, undici anni fa la strage
22/6/91

Bonfietti, “Vogliamo la verità”

«OCORRE riflettere sulla complessità della vicenda e sulle oscure trame che l'hanno contraddistinta». Ieri, nell'undicesimo anniversario della strage di Ustica (81 vittime), Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione parenti delle vittime, ha inviato un messaggio al presidente della commissione stragi Libero Gualtieri e al giudice Rosario Priore, per esprimere la trepidazione con la quale i parenti seguono le indagini.

Daria Bonfietti, in un comunicato, ha sottolineato che «le ultime notizie sul recupero di nuovi resti dell'aereo, non ripescati durante le precedenti indagini, debbano far riflettere sulla complessità della vicenda e sulle oscure trame che su ogni aspetto si addensano». Per la presidente dell'associazione delle vittime della strage del Dc-9 dell'Itavia dunque un altro anniversario di dolore e di rabbia.

SEGUE A PAGINA V

□ DALLA PRIMA
DI CRONACA

Bonfietti, “Vogliamo...”

UNA STRAGE quella di Ustica che si rinnova ogni giorno. Fin quando tutte le ombre sulla morte di quelle 81 persone non saranno fugate non ci sarà pace per i parenti delle vittime. La presidente dell'Associazione lo scrive chiaro nel suo messaggio nel quale fa trasparire lo sdegno per i troppi misteri che attorno alla strage ancora si agitano. «Non è tollerabile — afferma nel suo documento Daria Bonfietti — avere la netta sensazione che ogni mezzo sia stato usato per allontanare l'accertamento della verità e che anche le indagini della magistratura nei dieci anni trascorsi non si siano allontanate da questa logica».

Nella nota, Daria Bonfietti ha ricordato che quattro anni dopo l'abbattimento del Dc 9 Itavia sul cielo di Ustica, i primi periti affermarono che le indagini fino ad allora non avevano avuto nessun risultato. Ora, a distanza di 11 anni dal disastro, ha proseguito Daria Bonfietti,

«ci si trova davanti ad un recupero di tale importanza e spesa effettuato in modo parziale». La signora Bonfietti ha poi sottolineato che un importante contributo al raggiungimento della verità può venire dal Parlamento, al quale la commissione stragi ha già fatto pervenire una prima relazione sulla vicenda.

Daria Bonfietti ha poi denunciato che «nonostante l'autorevole impegno del presidente della Repubblica, continua a non esserci da parte dell'Aeronautica militare un apporto qualificato e significativo per il raggiungimento della verità. A undici anni dalla tragedia vengono ancora con molta lentezza rivelati dei particolari, consegnati dei materiali, fatte ammissioni. Tutta la vicenda del Mig libico, ad esempio, è piena di dati contraddittori che ogni giorno vengono cambiati, come se si cercasse di impedire ai periti di giungere ad una conclusione».

PAGINA V

~~LA REPUBBLICA~~
22/6/91

*Lo ha accertato la ditta inglese
che da mesi ispeziona le acque*

Ustica, trovati in fondo al mare tra galeoni e anfore nuovi resti del Dc9

ROMA - Il recupero dei resti del DC 9 Itavia, abbattuto il 27 giugno 1980 da un missile ariaria, sarà oggetto di nuove polemiche per le novità che sono emerse durante gli scandagli nella fossa del Tirreno. Al termine di un incontro con i parlamentari della Commissione stragi, il giudice istruttore Rosario Priore, il procuratore aggiunto Michele Coiro e il pm Giovanni Salvi hanno reso noti alcuni particolari sul recupero.

La ditta inglese che da alcuni mesi sta eseguendo accertamenti sul fondo marino con la nave «Valiant», ha individuato e fotografato un galeone spagnolo completo di cannoni, una nave romana con moltissime anfore, un aereo tedesco della seconda guerra mondiale, ma soprattutto molti pezzi del DC 9 Itavia, alcuni di notevole dimensione.

L'onorevole Sergio De Julio della Sinistra indipendente ha fatto notare che i resti del DC 9 sono stati trovati in un'area che, secondo la ditta francese «Ifremer», non presentava alcun rottame di rilievo. Fu anche realizzato un video che faceva vedere un fondo marino «nudo». A questo punto il problema di come operò la «Ifremer» sarà motivo di discussione nella Commissione stragi e di approfondimento da parte dei magistrati inquirenti anche perché il costo della prima campagna di recupero fu molto alto, circa dieci miliardi di lire.

Dalle diapositive degli ultimi rilievi è stato accertato che sarà possibile ricostruire per intero il DC 9 Itavia all'aeroporto di Pratica di mare. Per questo obiettivo, però si dovrebbe andare avanti nel recupero dei resti fino a settembre, scavalcando così il termine di luglio per il deposito della perizia che è collegata ai risultati del ripescaggio e degli esami dei rottami. Questo slittamento, secondo De Julio, non permetterebbe di chiudere l'inchiesta per il 31 dicembre prossimo, pertanto è necessario proporre un ulteriore rinvio attraverso una leggina da approvare in Parlamento.

Rivelazioni su Ustica
**“Sul Dc9
frammenti
sospetti”**

BOLOGNA (*lu.sp.*) - Frammenti metallici «estranei» sono stati rinvenuti nei due motori del Dc-9 precipitato a Ustica il 27 giugno di undici anni fa. Frammenti che non appartengono all'aereo dell'Itavia: si potrebbe ritenere dunque che siano stati «aspirati» in volo dai reattori prima dello spegnimento (era già stato accertato che i motori erano spenti al momento dell'impatto con la superficie del mare).

La novità, l'ennesima di questi ultimi mesi dopo anni di stallo nelle indagini, è stata riferita ieri dalla presidente dell'associazione dei parenti delle vittime, Daria Bonfletti. Una novità emersa durante la perizia sui motori del Dc 9, conclusa una settimana fa, affidata dal giudice Rosario Priore ai tecnici della Fiat Avio e alla quale hanno partecipato i periti di parte, professori del Politecnico di Torino.

Se i frammenti metallici «intrappolati» dai due reattori non appartengono all'aereo, rimane ancora da stabilire, se mai sarà possibile, da che cosa provengano. Il sospetto, naturalmente, è che siano pezzi di «un oggetto non identificato», del missile che avrebbe colpito la fusoliera dell'aereo posizionato nell'aerovia Bologna-Palermo e di cui, a undici anni di distanza, ancora nulla si sa. Ieri, Daria Bonfletti ha riconfermato che «nel reperto a disposizione non ci sono assolutamente tracce di esplosioni interne», mentre «per i nostri periti si deve ritenere affidabile il radar di Ciampino, quello che vede la manovra d'attacco al Dc 9. Da una più attenta lettura degli ultimi minuti di volo si può addirittura pensare che nascosto dal Dc 9 ci sia un altro velivolo». A undici anni dalla strage (81 vittime), le indagini sono «per alcuni aspetti tornate all'anno zero», hanno detto i rappresentanti dei familiari.

*Undici anni dopo
la strage di Ustica
i familiari delle
vittime affidano
ad un concerto
e al regista
Marco Risi la loro
richiesta di verità*

Un film contro il silenzio

di LUIGI SPEZIA

«ANNO ZERO» per le indagini su Ustica ma anche la sensazione che la verità, tra mille intrighi e ritardi, si faccia sempre più vicina nonostante il «muro di gomma» alzato da chi avrebbe dovuto fornire informazioni e invece ha fatto di tutto per nascondere. Un film e un concerto al Dall'Ara, a settembre, undici anni dopo la strage del Dc 9 Itavia decollato da Bologna con 81 persone a bordo, per «non dimenticare». Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione dei familiari delle vittime, deve riconoscere che l'unica verità finora raggiunta è quella uscita dalla Commissione stragi: «Uomini degli apparati statali si sono

resi responsabili della non verità». La prima speranza per i familiari delle vittime è che il Parlamento prenda provvedimenti contro i dipendenti dello Stato che non hanno aiutato le indagini: «Sarà un segnale che anche la classe politica vuole la verità».

«Il muro di gomma», emblematicamente, sarà il titolo di un film che Marco Risi sta finendo di girare sull'intera vicenda e che sarà proiettato in anteprima a settembre. Protagonista è un giornalista che fa una propria indagine tra Palermo, Roma, Parigi e Londra e così ricostruisce la serie di omissioni e negligenze che hanno contrassegnato la storia di una strage

ancora senza movente. «Nel film abbiamo raccontato ciò che sta emergendo in questi mesi — ha detto Risi —. Finora l'ha avuta vinta il silenzio, ma c'è bisogno di parlare perchè la parte buona del Paese si aspetta di non sentire più menzogne e silenzi».

Proprio in questi mesi stanno emergendo mezze verità e soprattutto le gravi lacune nelle indagini degli anni scorsi. Daria Bonfietti ne ha fatto un elenco sommario: dai resti dell'aereo mai riportati in superficie nonostante fossero stati individuati da una società francese legata ai servizi, al mistero del Mig libico ritrovato venti giorni dopo Ustica sulla Sila. «L'

Aeronautica continua a non collaborare — ha denunciato Daria Bonfietti —. Dopo 11 anni vengono ancora con lentezza rilevati particolari, consegnati materiali, fatte ammissioni».

Settembre sarà dedicato a celebrare l'anniversario della strage. Quattro mesi prima della scadenza delle indagini (il 31 dicembre il giudice Priore deve chiudere il fascicolo), Ustica verrà ricordata, oltre che con il film, in una trasmissione di Corrado Augias e in un megaconcerto alla stadio di Bologna organizzato da David Zard, quello di «Live Aid». La data non è ancora stata stabilita ma ci saranno Paoli, De Gregori e Baglioni.

“E’ ora che gli Usa spieghino la natura di quelle esercitazioni”

Cauti i parenti delle vittime

di PAOLA CASCELLA

BOLOGNA - «È ora che il governo contribuisca a raggiungere la verità chiedendo ufficialmente agli americani di spiegarci la natura dell'esercitazione, o altro, nella quale fu lanciato il missile recuperato nel mare di Ustica».

L'avvocato di parte civile Sandro Gamberini che rappresenta l'Associazione dei familiari delle vittime della strage del Dc 9 precipitato nel mare di Ustica il 27 giugno del 1980, preferisce essere cauto. Dice che in mancanza di dati sicuri non vuole avanzare nuove ipotesi. «Per ora esiste solo una diapositiva.

Sigle e scritte che si possono intravedere non dicono ancora abbastanza. Sappiamo solo che quegli ordigni erano in dotazione degli Stati Uniti dell'Italia e della Spagna».

Gamberini sostiene però che a questo punto anche il governo deve «sollecitare gli americani, che certo sanno», a far luce sulla strage dell'Itavia. «Io non ho elementi sicuri per affer-

mare che la colpa o l'errore fu delle forze statunitensi. Tuttavia, se dopo il ritrovamento del missile, verrà confermato che un'altra loro portaerei si trovava nella zona di Ustica nel periodo della strage, ritengo - dice - che a quel punto sarà impossibile da parte loro sostenere di non aver neppure visto ciò che accadde».

Due novità clamorose

Gamberini aggiunge che le clamorose novità di questi giorni sono due.

«E' stato recuperato il relitto di un missile terra-aria che inserisce elementi nuovi negli scenari prospettati, pur senza smentire le ipotesi avanzate finora, come quella del mig libico usato come «lepre» per un'esercitazione conclusa nella tragedia. Ma c'è un altro dato, altrettanto importante. Siamo praticamente sicuri che una nave americana incrociasse nell'area di Ustica nel periodo in cui avvenne il disastro».

Non era già nota la presenza di una unità Usa in quei giorni?

«No, finora sapevamo soltanto della Saratoga, una portaerei in rada nel porto di Napoli. Ora invece pratica-

mente siamo certi che nelle acque in cui si inabissò l'aereo vi fosse anche la Forrestal. Questo dato mi sembra di importanza fondamentale perché si avrebbe la prova che da qualche parte esiste una documentazione di quello che avvenne e perché».

“Sollecitare gli americani”

«E allora - conclude - il governo italiano si faccia carico di sollecitare gli americani a raccontare quello che fanno».

Secondo Gamberini alla verità oggi si può arrivare attraverso due strade. O dal basso, attraverso il percorso «delle formichine - spiega - quello che abbiamo seguito finora dei periti e dei magistrati che hanno messo insieme una briciola alla volta. Oppure alla verità ci si può arrivare dall'alto attraverso l'intervento del governo».

Tutto nella consapevolezza che ci sono molti passi indietro da fare, molte apparenti verità da ripercorrere. Come quella largamente lacunosa dei resti del D9 recuperati dai francesi.

«Abbiamo saputo che in fondo al mare ci sono tuttora relitti grandi come case. Nello stesso tratto di mare dove sono stati ripescati altri frammenti. Uno degli ultimi scoperti, un pezzo di bagagliaio dell'aereo è grande tre metri. Allora è evidente che non si è voluto vedere. Ma per questo c'è la magistratura che ha aperto una nuova indagine».

Perché l'hanno trovato solo dopo tanti anni?

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA - Dopo dieci anni di indagini su un misterioso omicidio viene ritrovata l'arma. Era l'elemento che mancava per dare un volto al colpevole. Ma gli investigatori non gioiscono. Si ricordano di quel detective che aveva avuto l'incarico di cercarla, s'era fatto pagare profumatamente, e dopo lunghissime ricerche era tornato da loro con le mani vuote. Invece la pistola era là, a pochi metri dal cadavere. Perché ricompare dieci anni dopo? L'investigatore era distratto o corrotto? O l'arma è un'altra, messa là da qualcuno che vuole depistare?

Sono cauti i deputati che fanno parte della commissione stragi: nell'inchiesta sul delitto-Ustica hanno incontrato spesso false prove e veri depistaggi compiuti dai servizi segreti, italiani e stranieri.

Sergio De Julio, deputato della Sinistra indipendente, è l'unico dei membri della commissione stragi ad aver potuto esaminare la diapositiva con l'immagine dei frammenti del missile. A chi gli chiedeva se ci sia la certezza di una relazione tra il nuovo reperto e l'abbattimento del Dc 9, ha risposto: «Il problema non è tanto questo. E' perché il frammento non è stato recuperato».

Ed ecco i nuovi sospetti sul detective distratto o corrotto. Nel giallo Ustica questo si chiama «Ifremer». E' la società francese che ebbe l'incarico di recuperare i resti del Dc-9, che lavorò dal 10 giugno al 2 luglio del 1987 e che ne recuperò solo una piccola parte. I servizi segreti italiani segnalano che la Ifremer era legata ai servizi segreti francesi. Ugualmente le fu affidato l'appalto.

Poi ci sono i sospetti determinati dal clima politico di questi mesi. Perché il missile è stato scoperto solo dopo dieci anni? «Mi auguro che non ci siano dietrologie - è stata la risposta di De Julio - Nel senso che la società di recu-

pero dei relitti (che questa volta è inglese, ndr) lavori con precisione tecnica e non pilotata politicamente. Certo, se devo immaginare che ci sia un motivo politico, devo riconoscere che questo sarebbe il momento più opportuno: per via dei missili che viaggiano nell'aria tra i vari vertici del paese».

Non sono dietrologie. Il caso Ustica è stato veramente, in più d'una occasione, uno strumento di lotta politica. Poco più di un anno fa, il 7 giugno, il partito socialista non era vicino quanto adesso al capo dello Stato. E Salvo Andò, che allora era il capogruppo del Psi alla commissione stragi, disse testualmente: «Su Ustica si deve guardare più in alto, valutando tutte le responsabilità... Non è escluso che quello che è successo (parlava del depistaggio iniziale, ndr) sia stato oggetto di decisioni prese dal governo nella sua collegialità». Il capo di quel governo era Francesco Cossiga. Lo stesso Cossiga che, il 20 giugno dell'anno scorso, ricevendoli per l'ennesima volta, disse ai familiari delle vittime che gli chiedevano perché mai l'ipotesi del missile fosse stata esclusa per tanto tempo: «C'era allora un grande partito, il più grande, il partito di tutti i partiti: quello del "cedimento strutturale". M'hanno fatto fesso». Ieri un altro socialista, Franco Piro, ha voluto ringraziare pubblicamente Cossiga per il ruolo avuto nella ricerca della verità.

Ecco dunque che il missile ritrovato a 3.500 metri di profondità, evoca altri metaforici missili. Ecco la cautela d'un organismo parlamentare che da tre anni s'affanna a trovare la verità. Che si è imbattuto in «detective» poco affidabili se non infedeli, in generali smemorati se non bugiardi, in politici incapaci di controllare i servizi segreti, se non da essi controllati. Oggi la commis-

sione stragi discuterà su come proseguire l'indagine sulla tragedia del Dc-9 Ustica. Si esaminerà l'opportunità, e la possibilità, di ascoltare i magistrati che condussero la prima parte dell'indagine, il giudice istruttore Bucarelli e il pubblico ministero Santacroce. De Julio, e il democristiano Giuseppe Zamberletti, illustreranno una loro relazione sul lavoro svolto fino a ora.

Di certo, se si dimostrasse la relazione tra il missile ritrovato e la tragedia del Dc-9, alcune delle ricostruzioni già fatte crollerebbero. Lo ha affermato, in un altro invito alla cautela, il vicepresidente della commissione stragi, Pier Ferdinando Casini (Dc). E Zamberletti l'ha esplicitato: «E' un missile a due stadi, montato su grandi navi. Se è proprio quello che ha abbattuto il Dc-9, il problema del mancato controllo aereo verrebbe meno». E con esso si chiuderebbe, per l'Aeronautica militare, uno dei capitoli più umilianti della sua storia. Se ne aprirebbe uno, invece, per la marina militare di qualche paese. Quale? Per la risposta, se una risposta ci sarà mai, bisognerà attendere parecchio tempo.

Ma lo stesso Zamberletti ha chiarito che il «nuovo scenario» è, per il momento, una ipotesi: «Tiriamolo su, vediamo, e accertiamo quando è stato sparato». E il capogruppo del Pds Francesco Macis: «Ci sono molti dubbi da chiarire: l'esistenza di una relazione tra il missile ritrovato e l'incidente, il comportamento dell'Ifremer. In definitiva si tratta di capire se siamo a una "svolta" o all'ennesimo tentativo di depistaggio». E' questo anche l'atteggiamento dei legali che assistono i familiari delle vittime: «Nell'indagine sulla tragedia di Ustica - dice l'avvocato Romeo Ferrucci - ne abbiamo viste troppe per non essere diffidenti».

i misteri
di Ustica

Individuato il primo stadio dell'ordigno MK30, detto "sigaretta", che si sgancia e ricade in mare pochi secondi dopo il lancio: è difficile che possa aver abbattuto l'aereo. E se anche ciò fosse accaduto, il velivolo dell'Itavia si sarebbe disintegrato nell'urto

Ustica, quel missile non convince

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Si sono moltiplicati i dubbi che un missile superficie-aria del tipo «Standard» sia stato la causa dell'abbattimento del Dc9 Itavia, avvenuto il 27 giugno 1980 a largo di Ustica e che provocò la morte di 81 persone.

L'identificazione di una parte del missile (booster) che si trova in fondo al mare tra i rottami del Dc9, identificazione fatta dai tecnici inglesi della «Wingpol», ha sollevato un grosso scalpore ma gli interventi di esperti e di tecnici stanno ridimensionando l'ipotesi di un coinvolgimento di quel missile con la strage di Ustica.

Innanzitutto c'è da dire che il pezzo del missile Standard che si trova nella fossa del Tirreno, con la scritta «Mk30» e altre sigle, non è il motore ma il «booster», il primo segmento (cioè la base di lancio) dell'ordigno. I tecnici italiani lo definiscono «sigaretta», perché pochi secondi dopo il lancio si sgancia dal corpo del missile e ancora fumante finisce in mare con una traiettoria parabolica. Aver trovato questo pezzo, che in genere dovrebbe cadere a 2.000 metri dalla nave che lo ha lanciato, insieme ai resti del Dc9 di per sé dovrebbe escludere che abbia avuto a che fare con la tragedia del 27 giugno 1980. Se si fosse trovato il motore dello «Standard», che invece è incorporato alla «testa di guerra» e che arriva sul bersaglio, il discorso sarebbe stato diverso.

Lo «Standard», lungo 8,2 metri dal peso di 1360 chilogrammi, fabbricato per abbattere grossi aerei, sviluppa al momento dello scoppio una notevole potenza, i suoi frammenti metallici formano un anello di 20 metri di diametro che tritura il bersaglio. Nel caso del Dc9, trattandosi di

un aereo civile con una lamiera sottile, lo avrebbe dovuto disintegrare.

I comandi navali

Come è stato invece accertato dai rilievi radar di Ciampino, l'aereo Bologna-Palermo è precipitato in mare quasi integro cioè non aveva avuto danni alle strutture portanti. Inoltre c'è da aggiungere che la miscela esplosi-

va dello «Standard» non contiene Tnt, un materiale chimico che invece è stato riscontrato dallo «Spettrometro di massa» del Cnr di Napoli su un reperto del Dc9, ripescato in mare il giorno dopo il disastro.

Insomma i dubbi sullo «Standard» ormai sono tanti: ne giungono anche dai comandi delle forze navali. Il portavoce dell'

ambasciata americana a Roma «reiterando» le dichiarazioni fatte in più occasioni ha affermato che quando il Dc9 è precipitato «non c'era nessuna unità navale o aerea della Sesta flotta che operava nel mar Tirreno». Anche lo Stato maggiore italiano ha smentito qualsiasi coinvolgimento di unità della Marina ed ha inviato al giudice istruttore Rosario Priore l'elenco dei porti dove si trovavano ancorate alcune navi che avevano in dotazione i missili «Standard».

Il comando delle forze alleate del Sud Europa, con sede a Napoli, ha ribadito quanto affermato in passato: «Nessuna esercitazione Nato era in corso nel Mediterraneo». Infine un portavoce del Pentagono ha detto che è praticamente impossibile commentare le novità nei ritrovamenti di resti dell'aereo e di altri oggetti sul fondo marino, fino a quando non si avranno notizie

documentate più precise. Il portavoce ha aggiunto che i missili Standard in dotazione alla Marina americana sono di colore bianco o grigio mentre quelli di altri paesi sono di diverso colore. Inoltre, accanto alla sigla Mk30 ogni paese, che li ha in dotazione, aggiunge altri codici di identificazione. «Noi parliamo per la Marina americana; non per gli stati maggiori di altri paesi». Il portavoce ha concluso che il missile è stato impiegato moltissime volte - negli ultimi vent'anni - nelle esercitazioni militari nel Mediterraneo. Con o senza testata esplosiva?, gli è stato chiesto. «Dipende dalle esercitazioni», ha risposto.

Il ritrovamento del rottame del missile, tuttavia, ha aperto una serie di interrogativi cui dovrà trovare delle risposte il giudice Priore. In primo luogo il magistrato ha chiesto allo Stato maggiore italiano raggugli sul

Sono tanti i dubbi di giudici e periti

Se al posto della base di lancio fosse stato trovato il motore, l'ipotesi dell'abbattimento sarebbe più credibile. Dichiarazioni del giudice Bucarelli e del Pentagono

I rottami del Dc9 precipitato ad Ustica la sera del 27 giugno 1980

tipo di missile, in particolare l'anno di fabbricazione e l'uso, sia pure per esercitazioni che è stato fatto nel Tirreno. Inoltre Priore è incaricato il collegio peritale a stabilire se dalle mappe fatte dall'Ifremer, la società francese che operò i recuperi nel 1986, risulti che la zona dove è stato ora individuato il «booster», sia stata ispezionata. Il giudice istruttore dell'epoca, Vittorio Bucarelli, ha affermato che mai si è parlato di un rottame di un missile.

Anche dalle videocassette che la società francese ha ripreso nella fossa del Tirreno e che sono state più volte visionate dal collegio peritale, non appare il relitto del missile.

Siccome l'inchiesta su Ustica è piena di misteri e soprattutto di tante, forse troppe, testimonianze false o reticenti, il giudice Priore intende approfondire i risvolti di questo strano ritrovamento nei minimi dettagli anche

perché non è escluso che la presenza del «booster» in quel tratto di mare, potrebbe nascondere il tentativo di un ennesimo depistaggio.

Affilare le armi

Anche la Procura della Repubblica sta affilando le armi per perseguire tutti coloro che in un modo o nell'altro hanno contribuito a depistare le indagini. I pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, coordinati dal Procuratore aggiunto, Michele Coiro, stanno esaminando tutte le testimonianze, rese finora dai vertici dell'Aeronautica militare e da altri ufficiali, per stabilire se ci siano gli estremi per una loro incriminazione. Anche l'Ifremer e i tecnici italiani che parteciparono alla campagna di recupero del 1986 sarebbero «subjudice».

L'avvocato Franco Di Maria, legale dei familiari delle vittime di Ustica, ha detto che di fronte «a questo ennesimo colpo di scena non si può che mantenere un atteggiamento di grande prudenza e cautela, tanto più motivato in un momento di forte tensione istituzionale in cui i missili sembrano più puntati sui palazzi del potere che sugli aerei». Il legale si è poi chiesto il perché la ditta francese Ifremer non ha localizzato quel rottame e ha aggiunto: «Anche i precedenti giudici, Bucarelli e Santacroce, dovranno fornire diverse spiegazioni e, tra le altre, come mai affidarono, in un'inchiesta dagli evidenti risvolti internazionali, il recupero del relitto ad una società legata ai servizi segreti francesi».

Lo ha rivelato il giudice Rosario Priore
Anche questi resti "sospetti" saranno
riportati in superficie e poi analizzati

"Tre ordigni militari vicino al Dc 9 Itavia"

Giovedì si recupera la "scatola nera"

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA - «Quella scatola nera va recuperata. Subito». L'Alfa blindata di Rosario Priore sfreccia sull'autostrada verso Napoli. Con il radiotelefono il giudice consulta i tecnici della società inglese «Winpol», incaricata di scandagliare i fondali al largo di Ustica dove il 27 giugno del 1980 precipitò il Dc 9 dell'Itavia. «Il momento è particolarmente delicato», spiega il magistrato romano, «prima di affermare con certezza che si tratta del flight data recorder del jet di linea voglio avere delle conferme concrete».

Priore è soddisfatto ma non si sbilancia in dichiarazioni che potrebbero essere azzardate. La trasferta a Napoli dura meno di dieci ore. Il tempo per visionare le foto e i filmati delle riprese nella fossa del Tirreno e trovare la prova definitiva. Se i numeri e le sigle stampigliati sull'oggetto a forma di parallelepipedo che giace vicino ai rottami dell'aereo corrisponderanno a quelli registrati nei documenti dell'Itavia, allora saranno fugati anche gli ultimi dubbi.

«Ho visto cose molto interessanti - ha spiegato Priore - c'è una scatola nera che potrebbe essere quella dell'Itavia. Riemergerà alle 6 di mattina, giovedì prossimo, e sarà trasferita a Napoli. Stiamo con-

trollando i dati di identificazione della scatola nera dell'Itavia per vedere se corrispondono a quella che è in fondo al mare. La percentuale che sia la stessa è molto alta». Ma il giudice Priore è sembrato interessato anche da un'altra scoperta fotografica. «Ci sono tre ordigni di natura militare - ha detto il magistrato - accanto ai relitti del Dc 9».

Il pattugliamento della guardia di Finanza

L'operazione recupero che scatterà giovedì permetterà anche di portare in superficie quei tre «ordigni militari», tra cui quello che i tecnici ritengono essere un missile «Standard» in dotazione alla Nato.

Priore è stato accompagnato dagli esperti della commissione internazionale incaricata di svolgere l'indagine tecnica sulle cause della tragedia. Ma proprio per accelerare le procedure della fase di recupero, già domenica sera gli inquirenti hanno ordinato ai responsabili della nave «Valiant» di predisporre le apparecchiature necessarie. Per non alterare i dati re-

gistrati sul nastro del flight data recorder gli strumenti dovranno essere smagnetizzati: un'operazione che richiede tempo.

La «Valiant» ha lasciato la zona delle ricerche ed è rientrata nel porto di Napoli ieri mattina. Sul luogo sono giunte le motovedette della Guardia di Finanza che pattuglieranno fino al rientro della nave inglese.

Per tutto il pomeriggio, il magistrato romano, oltre ad analizzare nei minimi particolari le foto della scatola nera, ha discusso con i suoi collaboratori e con i tecnici della «Winpol» le prossime fasi del recupero. Per Priore è di primaria importanza calcolare il punto esatto in cui si trovano i reperti da portare in superficie e la distanza che li separa l'uno dall'altro. Secondo indiscrezioni la scatola nera appare in buone condizioni. Di colore tra il rosa e il rosso giace vicino ad altre decine di reperti sparpagliati sul fondo.

Priore ha studiato con attenzione le foto scattate dai tecnici, usando delle apparecchiature in grado di stabilire anche la profondità in cui si trova. Salito a bordo della nave «Valiant» attorno alle 19 di ieri, assieme a tre esperti della commissione tecnica, è ripartito per Roma a tarda sera. Nessuno, magistrato in testa, si aspetta e-

clatanti novità dall'esame della scatola nera. Ma non è escluso che i dati rimasti impressi sul nastro possano fornire un altro tassello a questo intricato giallo. I «flight data recorder» installati sugli aerei di linea dell'epoca erano infatti molto meno sofisticati degli attuali. Potevano registrare solo cinque parametri: prua, quota, velocità, fattore di carico e tempo. Tutti elementi in parte forniti dai tracciati radar Selenia e Marconi.

"Azione disciplinare contro i primi inquirenti"

La scoperta di questa seconda scatola nera (la prima era stata recuperata durante la campagna di recupero affidata alla società francese Ifremer, nel febbraio 1988) ha intanto sollevato nuove polemiche e dichiarazioni. I federalisti europei Ciccionessere, Bonino e Calderisi, e il senatore del Pds, Macis, hanno rivolto un'interrogazione al ministro di Grazia e Giustizia sollecitando una doppia iniziativa.

Da un lato un'inchiesta di Martelli nei confronti dei magistrati romani che con-

dussero le prime indagini; dall'altro dei provvedimenti contro i responsabili della pubblica amministrazione che «avevano il dovere di collaborare con l'autorità giudiziaria». I parlamentari insistono e chiedono di investire il Csm di un'azione disciplinare per l'attività svolta dai giudici Bucarelli e Santacroce, i primi inquirenti che si occuparono della strage di Ustica. L'amara constatazione che in fondo al mare, anche dopo la prima campagna di recupero, erano rimasti oltre il 70 per cento dei resti della carlinga esplosa, oggi si ripropone con forza. Dall'esame dei «brogliacci» di lavoro della società francese «Ifremer» e della «Tecnospamec» di Genova si scopre che già nel giugno del 1987, i tecnici avevano scoperto un ordigno militare vicino alla carcassa del Dc 9 Itavia.

Secondo i membri della Commissione stragi, era il missile americano «Standard». Il capo della campagna di recupero a suo tempo fornì una sua spiegazione. Per lui la dizione *engine militaire* indicava un congegno per il rilevamento di sommergibili. Per questo l'oggetto non venne recuperato. Ma, se la spiegazione sarà smentita dai fatti, scatterà una nuova inchiesta penale.

L'onorevole De Julio ha il timore di depistaggi e "trame occulte"

"Tutti quei reperti spariti e ritrovati che coincidenze..."

di PANTALEONE SERGI

ROMA - Non siamo a due passi dal chiarimento. La tragedia di Ustica, nonostante le novità venute dal mare nelle ultime due settimane, resta uno dei più oscuri misteri italiani. Sergio De Julio, deputato della Sinistra Indipendente e relatore della Commissione stragi che si occupa dell'aereo inabissatosi nel Tirreno con il suo carico umano il 27 giugno 1980, frena gli entusiasmi, dice che l'importante adesso è recuperare la gran parte del relitto rimasta in fondo al mare, afferma che ci sono responsabilità da punire e che bisogna, infine, prorogare i termini concessi al giudice istruttore Rosario Priore per chiudere una istruttoria rilevata da poco.

Allora, on. De Julio, questa scatola nera che salta fuori dopo anni, ci potrà dare o no la verità su Ustica?

Io ci andrei piano. In queste cose è meglio essere cauti. Trovare oggetti significativi tutti nello stesso punto, senza voler pensare a trame occulte, è quanto meno una coincidenza strana. Per questo ritengo che sia necessaria molta cautela.

Ma lei nei giorni scorsi aveva avanzato l'ipotesi che qualcuno si fosse appropriato del flight data recorder che adesso invece è stato fotografato in fondo al mare, a 3500 metri, nella zona in cui è stato individuato anche il missile «stan-

dard» in dotazione alla Nato. Che cosa pensa ora?

Intanto, per quel che riguarda questi ultimi ritrovamenti ci sono due elementi su cui bisogna soffermarsi. Il primo è questo: la società francese Ifremer registrò nel brogliaccio il ritrovamento della scatola nera, la «boite noire». Ma di essa non è stata mai trovata traccia tra le cose recuperate. Il secondo punto, invece, riguarda il relitto. La parte recuperata del Dc 9 Itavia doveva avere con sé la scatola nera. Non c'è e non ci sono segni di strappo. Che cosa bisogna pensare?

Sono certamente elementi che fanno sorgere sospetti, ma secondo lei cosa potrebbe essere accaduto?

«Sono possibili due ipotesi: che la scatola nera c'era, fu vista e non fu presa e adesso la si ritrova. Il fatto sconcertante, in questo caso, è che non venne prelevata e bisogna chiedersi per quale motivo e chi lo decise. La seconda ipotesi più sconcertante della prima, invece, è che venne recuperata e ributtata in mare. Da chi e perché?».

Gli interrogativi, in questa vicenda si sprecano, on. De Julio e la gente attende finalmente risposte. Lei invece dice che bisogna valutare con cautela quello che sta avvenendo. Perché?

«Vede, secondo me il fatto grave è quello che, contrariamente a quanto detto, la Ifremer non recuperò il settanta

per cento del relitto del DC 9, ma sì e no il trenta per cento. Come è stato possibile affermare una cosa del genere? Il resto è secondario e non bisogna abbandonarsi a diatribe anche se in questa drammatica vicenda tutto è possibile, tutto può essere accaduto».

Quindi lei si aspetta poco dal ritrovamento della scatola nera?

«Non è che io mi aspetti poco. Il data recorder registra i dati di volo e da essi, sempre che l'oggetto notato dai tecnici della Wimpol, la società inglese incaricata di recuperare quel che è rimasto dell'aereo Itavia in fondo al Tirreno, sia veramente la seconda scatola nera del Dc 9 (lo stabiliranno i peri-

ti), si potranno avere indicazioni precise sulla dinamica del volo e forse sulle cause dell'esplosione».

E allora perché si mostra tanto scettico?

«Questi ultimi ritrovamenti, intanto, non ci dicono nulla. Anzi c'è da rimanere perplessi. Io sono convinto che ci diranno molto, invece, i resti del Dc 9 quando saranno recuperati dal fondo del mare. Dovranno necessariamente portare traccia di ciò che è successo. Per questo io ritengo che, ora come ora, è più importante recuperare i relitti che si trovano nell'area dove è affondata la fusoliera. E' lì, infatti, che è avvenuto lo scoppio».

Ma se ancora oggi gran par-

te dei resti del Dc 9 Itavia si trova in fondo al mare, se dopo tanti anni il settanta per cento dell'aereo non è stato recuperato, se la verità anche per questo appare ancora lontana, non crede che ci siano responsabilità che vanno presto accertate e punite?

«Non ci sono dubbi. Già si intravedono delle responsabilità e anche gravi. Ma tutto dovrà venire fuori e meglio con le testimonianze, già programmate dalla commissione, dei protagonisti di tutta questa storia: dei responsabili della francese Ifremer, degli ausiliari della Tecnospacec che seguivano le ricerche per conto dei periti, del presidente della commissione peritale Blasi. L'Ifremer lancia già segnali, fa sapere che fu il giudice Buccarelli a dire di smettere. Ma queste sono notizie di stampa. La Commissione verificherà e solo dopo si vedrà come stanno le cose».

L'inchiesta del giudice Priore dovrà terminare il 31 dicembre prossimo. Basteranno questi mesi per concludere una istruttoria che adesso sembra proprio agli inizi?

«Non penso che il giudice Priore ce la possa fare entro la fine dell'anno. I termini dell'istruttoria, quindi, devono necessariamente essere prorogati se veramente si vuole tentare di arrivare alla verità».

Giallo di Ustica: il giudice Priore raffredda le speranze di svolta nell'indagine

“Ma quella scatola nera può non essere del Dc-9”

Stanotte via alla caccia in fondo al Tirreno

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA - «I numeri non combaciano, quella fotografata in fondo al Tirreno non è la scatola nera del Dc9 Itavia». Chiuso nel bunker di piazza Adriana, a pochi passi dal vecchio «palazzaccio», il giudice Rosario Priore tenta di risolvere l'ennesimo giallo del più intrigato mistero nella storia delle sciagure dell'aviazione civile. E' appena rientrato da Napoli. Sul suo tavolo sono sparpagliate le foto che mostrano, in modo nettissimo, gli ultimi oggetti scoperti a 3500 metri di profondità.

Due presunti ordigni militari dei quali non si conoscono ancora natura e provenienza e la famosa scatola nera, il flight data recorder. L'immagine riporta una sigla e una serie di numeri. Priore li confronta con quelli riportati nei documenti ufficiali della compagnia aerea Itavia. E ogni volta scuote la testa. «Niente, non c'è niente da fare, i numeri non corrispondono». E allora? Il magistrato romano non risponde. Passeggia nervosamente lungo il corridoio: sta mettendo a punto la nuova operazione di recupero, quella decisiva.

La Guardia di Finanza dovrebbe garantire il supporto logistico, la società inglese Winpol quello tecnico. Se le condizioni meteorologiche lo consentiran-

no, la grande caccia nella fossa del Tirreno scatterà nella notte tra domani e giovedì. A bordo della nave-officina *Valiant* hanno allestito una serie di apparecchiature molto sofisticate. Si tratta di cestelli e robot totalmente smagnetizzati che saranno calati a 3.500 metri di profondità. Gli oggetti verranno poi imbragati e riportati in superficie. «A quel punto», aggiunge Priore, «potremo verificare e risolvere questo nuovo giallo». Il magistrato ha interrogato a lungo il perito Luzzatti, presidente della prima commissione d'inchie-

sta. Voleva sapere se i numeri di matricola della scatola nera riportati nella sua relazione corrispondevano a quelli ufficiali dell'Itavia. Anche perché, il *flight data recorder* era stato sostituito due volte: l'ultimo nel febbraio del 1980. Il piccolo giallo spunta nella tarda mattinata di ieri. Uscendo da Palazzo San Macuto, il deputato della Sinistra indipendente e membro della Commissione Stragi, Sergio De Julio, dichiara ai cronisti: «Per ora la scatola nera individuata tra i resti del Dc9 non è attribuibile al velivolo dell'Itavia. Le matrico-

le e i dati in possesso del giudice Priore non combaciano con quelli identificati in fondo al mare». La notizia lascia interdetti. Lo stesso magistrato, appena 24 ore prima, si diceva convinto del contrario. Ma le fotografie e le immagini filmate riprese dal sommergibile della *Valiant* sono inequivocabili. C'è una spiegazione a tutto questo? De Julio abbozza un sorriso: «Per il momento no. Il giudice sta cercando di far luce sulla confusione di dati e di indicazioni che sono agli atti. Si deve far chiarezza sulle sostituzioni della scatola nera, sulle verifiche e sugli interventi successivi».

Con il deputato della sinistra indipendente c'è anche l'onorevole Giuseppe Zamberletti, dc. Il quale aggiunge: «A complicare le cose c'è il fatto che l'Itavia, come compagnia, non esiste più. Non c'è certezza sull'indicazione: del codice della scatola che è in possesso della magistratura. C'è una notevole confusione, ma per ora il dato non trova riscontro».

Di Ustica, dei nuovi ritrovamenti, dell'ultimo mistero si parla anche a poche centinaia di

metri di distanza. Nella sala del Cenacolo, in Parlamento, si sta presentando un libro dedicato alla vicenda «Gladio», i cronisti raccolgono le dichiarazioni di Libero Gualtieri.

Il presidente della Commissione Stragi si sottrae all'assedio. Poi, con un filo di voce, mormora: «Gli oggetti ritrovati? Quella è una discarica non controllata... non illudetevi, comunque, che la scatola nera potrà svelarci delle novità, rispetto a quello che già sappiamo. I dati forniranno delle conferme. Molto più importanti sono gli altri pezzi individuati. Bisognerà vedere se visono i fori con i petali verso l'interno». Quindi, con sottile ironia, Gualtieri aggiunge: «Certamente, se continua così la zona dove c'è il relitto rischia di rivelarsi una discarica aperta a tutti».

Accusa rilanciata anche dall'avvocato di parte civile Franco De Maria: «Emerge ineludibile la responsabilità dei soggetti che, a vario titolo, si occuparono della precedente campagna di recupero. Gli ultimi fatti non possono che essere ricondotti o ad un pregresso comportamento doloso o ad una colpevole, irresponsabile negligenza penalmente e disciplinatamente rilevante».

La Repubblica
sabato 20 luglio 1991

Il giudice non ha dubbi "È quella del Dc9"

**i misteri
di Ustica**

Sarà spedita lunedì in Gran Bretagna per l'analisi dei dati. Fino all'ultimo è rimasta qualche perplessità: non coincidevano i numeri d'identificazione. Poi tutto è stato chiarito. Continuano le ricerche per recuperare i tre ordigni bellici individuati nel mare di Ustica

Vola a Londra la scatola nera

di DANIELE
MASTROGIACOMO

ROMA - E' lei. E' la scatola nera del Dc 9 Itavia, esploso in volo la sera del 27 giugno 1980. La conferma definitiva arriva nella tarda mattinata, dopo le verifiche ufficiali del giudice Rosario Priore, del coordinatore tecnico-scientifico Paolo Santini e dei periti, professori Casarosa e Castellani.

Sulla vera identità del *flight data recorder*, ripescato a 3500 metri di profondità dal robot «Magellan 725» della società statunitense Eastport, giovedì pomeriggio, restava ancora qualche dubbio e perplessità. Lo stesso magistrato romano, da sette mesi impegnato a risolvere il controverso giallo, fino a ieri mattina non aveva raggiunto prove certe. Anzi. Le telecamere della Rai e gli obiettivi dei fotografi lo avevano ripreso, a bordo della nave officina Valiant, mentre controllava i numeri impressi sul contenitore del nastro, il cosiddetto «magazine», e li confrontava quelli trascritti sui documenti ufficiali della società Itavia.

Un foglietto

rosso

Si vedeva il giudice con un foglietto rosso in mano e il suo disappunto perché i numeri non combaciavano. La scatola, di un color rosa pallido, è rimasta immersa nell'acqua di mare dentro lo speciale cestello costruito in Gran Bretagna e nella notte tra giovedì e ieri è stata trasportata a Napoli, sempre a bordo della nave Valiant. Di qui, scortata dalle pantere della Polizia stradale, è giunta a Roma. Ad attenderla c'era tutto lo staff di esperti che collabora all'inchiesta. Nelle stesse ore, da Londra, giungeva uno speciale contenitore, pieno di liquido mantenuto ad una certa temperatura proprio per non alterare il nastro con i dati di volo.

In un'atmosfera di grande attesa, i periti e il magistrato hanno aperto il cestello con il *flight data recorder* e hanno iniziato la verifica. Sono bastati pochi minuti per raggiungere una certezza definitiva. L'operazio-

ne recupero, durata oltre dieci ore nelle acque blu del Tirreno, aveva avuto successo. La scatola «pescata» dal «Magellan 725» era quella del Dc 9 Itavia abbattuto il 27 giugno di 11 anni fa. La differenza dei numeri era presto spiegata: i documenti ufficiali dell'Itavia riportavano quelli del nastro interno, non dell'involucro esterno, cioè del «magazine». Una volta aperto quest'ultimo, gli inquirenti hanno potuto verificare che le sigle erano identiche. A quel punto non c'era alcun dubbio: il «magazine» recuperato in fondo al Tirreno conteneva la scatola sostituita a bordo del Dc 9 Itavia nel febbraio del 1980.

Il *flight data recorder* è stato quindi trasferito nello speciale contenitore appena giunto da Londra e sigillato con nastro impermeabile. Lunedì mattina sarà inviato a Londra, nei laboratori del Rarde, il centro del Registro aeronautico dove sorgevano i laboratori in grado di decodificare il nastro. I periti non si aspettano novità clamorose dall'esame dei dati. La scatola nera installata sul jet esploso in volo è meno sofisticata di quelle attuali. Contiene solo cinque

parametri. Uno dei quali, tuttavia, potrebbe offrire un elemento in più nella difficile ricerca della verità. Si tratta del parametro di accelerazione o di forza. Cioè quello che registra le eventuali vibrazioni subite dal jet durante il volo. Ai periti interessano gli ultimi due secondi, prima dell'esplosione. Se il *flight data recorder* ha fatto in tempo a registrare dei dati, su questo parametro ci dovrebbero essere annotazioni delle variazioni. E conoscendo il tipo di taratura della scatola, il nastro dovrebbe essere facilmente decodificato.

La campagna recupero in fondo al Tirreno non è comunque terminata. Ripescare la scatola nera aveva un carattere d'urgenza, ma a 3500 metri di profondità restano decine e decine di reperti che gli inquirenti hanno deciso di riportare a galla. Nell'hangar della base dell'Aeronautica militare di Pratica di Mare, sostenuto da un'impalcatura di tubi Innocenti, sorge lo scheletro del Dc 9. Uno scheletro al quale manca oltre il 70 per cento delle

ossa. La società francese Ifremer, la prima che fece la campagna di recupero, riportò in superficie solo pochi frammenti. Sospese le ricerche e proprio ieri su molti suoi comportamenti ha dovuto dare spiegazioni ai commissari di San Macuto.

La sosta a Napoli

Dopo la sosta a Napoli, la nave officina Valiant ieri è tornata al largo di Ustica e ha proseguito i lavori di recupero. C'è un certo interesse sui tre ordigni bellici, individuati dalla telecamera del «Magellan 725». In un primo momento gli inquirenti avevano dichiarato che si trattava di pezzi di missile, in particolare il primo stadio dello Standard, un missile di superficie che si presume possa essere lanciato da una nave. A convincere gli investigatori è una sigla, MK 3.0, che appare stampigliata sui tre oggetti. La sigla starebbe per Mac 3 modello 0. Ma, prima di parlare di parte di missile, i periti vogliono esaminare da vicino i tre reperti. Qualcuno, infatti, ha sostenuto che si tratta di normali bombe. Circostanza che è stata prima smentita, poi confermata e poi nuovamente smentita ma solo in parte. Una volta recuperati i tre ordigni si dovrà procedere a degli esami chimici. Il confronto tra il tipo di corrosione che ha aggredito la carlinga del Dc 9 e quella dei tre reperti servirà a stabilire se giacciono in fondo al Tirreno dallo stesso numero di anni oppure se vi sono caduti in momenti differenti.

Anche questa operazione di recupero obbligherà il giudice Priore ad una nuova trasferta a bordo della nave Valiant. Una volta riportati in superficie, il magistrato esaminerà sul posto i reperti con l'aiuto dei periti balistici. I tempi lunghi dell'istruttoria, tempi comunque giustificati dai risultati che si stanno ottenendo, spingeranno gli avvocati di parte civile a richiedere una proroga dei termini. L'inchiesta dovrebbe essere chiusa entro il 31 dicembre, una data difficile da rispettare.

Gheddafi insiste "Furono gli Usa"

ROMA - «E' chiaro che la Marina americana ha colpito l'aereo italiano». Lo ha detto il leader libico, il colonnello Gheddafi, parlando della vicenda di Ustica in un'intervista trasmessa da Rai Tre nel corso della trasmissione «Aldebaran».

«E' l'America che preme sul governo italiano affinché questo non dichiari la verità», ha aggiunto Gheddafi, per il quale «il cittadino italiano disgraziatamente si trova sottomesso alla grazia delle basi americane». Il leader libico ha affermato che «non risulta» che ci sia stato un conflitto aereo su Ustica, aggiungendo anche che «un arco di tempo separa» la tragedia dell'aereo dell'Itavia e quella dell'aereo libico caduto in Italia.

Secondo Gheddafi l'aereo libico «era in volo di ricognizione, non era neanche armato e sembra che il pilota abbia avuto un infarto». Alla domanda se si preparasse all'epoca in Libia un colpo di stato, Gheddafi ha detto di non avere informazioni in merito.

I francesi alla commissione stragi e si scopre un film che mostra il fondale vuoto

Le strane foto dell'Ifremer

di GIUSEPPE D'AVANZO

ROMA - Domanda numero uno: perché l'Ifremer interruppe la prima campagna di recupero dei rottami del Dc9? Chi diede e autorizzò lo stop? E perché l'autorizzò lasciando in fondo al mare d'Ustica, con il flight data recorder, il 70 per cento dell'aereo che l'Ifremer aveva visto e «ammassato» in un unico punto?

Domanda numero due: perché l'Ifremer consegnò al collegio peritale e ai giudici quattro videocassette dell'area esplorata. Bilancio in immagini del lavoro fatto, che mostra un'area ripulita priva di rottami. Perché, se nella stessa zona ora la Winpol sta pescando in abbondanza resti del Dc9?

Domanda numero tre: perché dalle immagini televisive risulta il ripescaggio di un pezzo di fusoliera con la scritta in rosso «Itavia» e nell'hangar dell'Aeronautica a Pratica a mare, dove sono conservati i resti dell'aereo, quel «pezzo» e quella scritta non ci sono più, o meglio c'è solo un tronco di fusoliera con la scritta in rosso «Via»?

Tre domande, nove ore di interrogatorio alla commissione stragi per due uomini: Pierre Papon e Jean Roux, il primo presidente della società francese; il secondo, dirigente della sezione recuperi marini e responsabile dall'inizio alla fine dell'«Opera» (operazione recupero aeromobile). L'Ifremer non ha un gran bella fama. Il 17 giugno 1987 il direttore del Sismi, Fulvio Martini, segnalò al ministro della Difesa che la società di Tolone aveva «legami con i servizi segreti francesi» e, in un appunto segreto, diede ad intendere che proprio i francesi erano coinvolti nella vicenda di Ustica. L'Ifremer ha «depistato» le indagini, chiuso gli occhi, si è cucita la bocca per coprire le responsabilità della Marina francese?

Pierre Papon, nell'aula di San Macuto, esordisce a muso duro.

Si spazientisce. Minaccia l'incidente diplomatico. Avverte la commissione: «E' una notizia diffamatoria, offensiva, inammissibile che l'Ifremer sia legata ai servizi segreti. Siamo un istituto pubblico di ricerca. Ed è proprio con il ministro per la ricerca scientifica del mio Paese che ho avuto un colloquio prima di venire in Italia. Sappiate che mettere in discussione l'onorabilità dell'Ifremer significa dubitare dell'onorabilità del governo francese». Al di là del tono perentorio, i responsabili della società francese hanno lasciato intatti tutti i dubbi che circondano il ruolo dell'Ifremer nel «caso Ustica». Risposte incerte, contraddittorie, molti balbettii e imbarazzi, qualche insinuazione. Nel merito delle domande, Papon sceglie di rispondere per enigmi o di non rispondere. Il presidente dell'Ifremer «suggerisce alla commissione di chiedere alla Marina italiana» chi ha deciso l'interruzione della campagna di

recupero. Ricorda che «la Marina italiana ha posto più d'un quesito durante le operazioni». Ribadisce che «non è stata l'Ifremer a decidere la fine della campagna di recupero. Noi agivamo sotto il controllo della commissione peritale e della magistratura. Abbiamo recuperato il settanta per cento in peso dell'aereo. Sul fondo abbiamo lasciato soltanto pezzi giudicati insignificanti dall'ingegnere Blasi che presiedeva il collegio peritale. Se ce lo avessero chiesto, avremmo continuato recuperando ciò che sta recuperando la Winpol». Ma i rottami individuati oggi dalle telecamere della Winpol e della società Usa subappaltatrice, Eastport, già erano stati trovati e raggruppati dall'Ifremer. «E allora perché - chiede Giuseppe Zamberletti all'ingegnere Jean Roux - furono girate quattro videocassette di un'ora ciascuna che mostrano il fondale marino sgombro quasi del tutto di rottami con leggeri solchi nella sabbia in

una sorta di testimonianza conclusiva del lavoro svolto?». Roux, imbarazzato, risponde: «Fu la società italiana Tecno-spamec, che supervisionava il nostro lavoro, a chiederci quei filmati per testimoniare che non erano stati lasciati pezzi significativi della carlinga». Zamberletti, insoddisfatto della risposta, non demorde: «D'accordo, ma perché presentare quelle immagini come conclusive e non filmare anche i cumuli di rottami, con i profondi solchi, nel terreno che la stessa Ifremer aveva ammassato poco più in là. I quattro video erano la documentazione finale del lavoro al punto che il giudice Priore ha fatto partire le nuove ricerche in una zona diversa proprio tenendo conto di quelle immagini». «Nessuno era autorizzato - replica Roux - a interpretare così le videocassette. Volevamo soltanto certificare che tutti i rottami della cabina di pilotaggio era stati individuati e ripescati». E il tratto di fusoliera con la scritta Itavia - chiede Sergio De Julio - dove è finito? Voi lo avete recuperato?». Roux: «Sì, noi abbiamo recuperato un rottame lungo dodici metri con una scritta in rosso Itavia. Ma non mi sembra che fosse un pezzo di fusoliera. Mi sembra che fosse l'ala». La scritta Itavia, invece, sugli aerei della compagnia figurava soltanto sui due lati della fusoliera. Era dunque un pezzo di fusoliera quello ripescato dall'Ifremer. Il più importante, se è vero - come hanno scritto i periti - che il punto d'esplosione c'è stato tra la cabina di pilotaggio e le prime file di posti passeggeri, appunto lì dove all'esterno c'era la grande scritta «Itavia». Di quel pezzo non c'è traccia nell'hangar di Pratica a mare. Ne rimane soltanto un troncone di pochi metri con la scritta «Via». Oppure è sparito del tutto e il troncone conservato non è altro che l'altra metà della fusoliera. Per Ustica è un altro mistero.

Domani la scatola nera a Londra. Il giudice ottimista sulla decodifica

“Una spirale di reticenze qualcuno mente, è chiaro”

L'Osservatore interviene su Ustica

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA - La «scatola nera» è pronta a partire per Londra. Lunedì mattina sarà imbarcata su un volo che la porterà prima nella capitale della Gran Bretagna e poi nei laboratori del Rarde, nella contea del Kent. Gli inquirenti italiani che indagano sulla strage di Ustica sono ottimisti. Il lavoro svolto in questi mesi sta cominciando a dare i primi frutti. La decodificazione del *Flight data recorder* richiederà comunque qualche giorno. Dopo la verifica iniziale, che ha confermato le speranze del giudice Priore di avere finalmente in mano la «scatola nera» finita in fondo al mare undici anni fa, inizia ora un'altra fase delicata.

Si dovrà procedere, infatti, alla lettura dei dati registrati durante tutto il tragitto compiuto dal Dc 9 Itavia sulla rotta Bologna-Palermo la sera del 27 giugno 1980. Il

magistrato ha incaricato i periti d'ufficio, Castellani e Casarosa, di seguire tutte le operazioni di decodificazione del *Flight data recorder*, compilando un vero e proprio «processo verbale».

Dall'esame della «scatola» dovrebbe arrivare la conferma dei dati di volo già acquisiti con la lettura di quelli rilevati dai centri radar dell'Aeronautica militare che seguirono il volo del Dc 9. Un'altra comparazione sarà poi fatta con le trascrizioni delle registrazioni delle conversazioni terra-bordo-terra.

La speranza del giudice Priore e dei suoi collaboratori è che il *Flight data recorder*, almeno per qualche secondo successivo al verificarsi dell'evento che ha provocato la tragedia, abbia continuato a registrare. Tutto comunque è fissato sulle bande metalliche collocate all'interno del

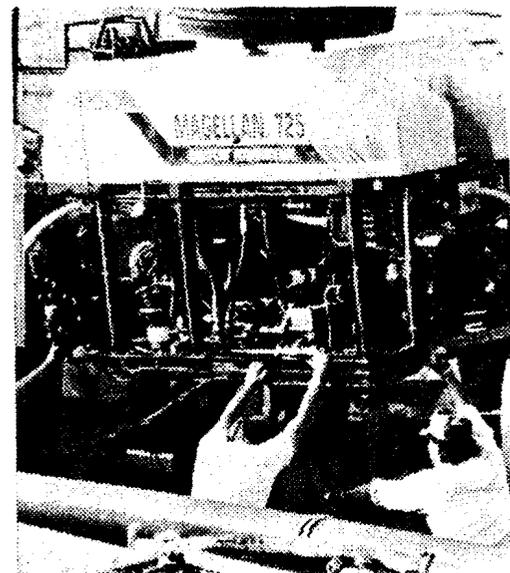
la scatola. Una serie di pennini metallici hanno trascritto i dati relativi alle cinque funzioni di controllo che potevano essere eseguite dall'apparecchiatura: verifica della prua, della quota, della velocità, del fattore di carico e del tempo.

Intanto si continua a parlare dei movimenti aeronavali avvenuti la notte del 27 giugno 1980. La testimonianza dell'ex maresciallo Bruschina, all'epoca in servizio al centro controllo radar di Ciampino, ha rafforzato la convinzione che attorno alla zona della tragedia quella sera stava accadendo qualcosa. C'è un nastro, agli atti del processo, con la voce di un ufficiale del Comando Difesa aerea che ordina a Bruschina di avvertire il Roc di Martinafranca per «uno strano e intenso movimento di aerei militari Usa» sull'area delle ricerche del

velivolo dato per scomparso. Ancorato al segreto istruttorio, l'ufficio giudiziario titolare dell'inchiesta non fornisce particolari. Anzi, precisa che nessuna delle notizie sui movimenti di quella sera, pubblicate nei giorni scorsi, sono state fornite dagli investigatori che lo dirigono. Così come nessuna notizia relativa ai tre ordigni bellici fotografati in fondo al Tirreno vicino ai resti del Dc 9 è stata rivelata dai periti d'ufficio.

Il ritrovamento del *Flight data recorder* e l'audizione dei dirigenti dell'Ifremer, la società responsabile della prima campagna di recupero, ha suscitato reazioni a livello politico. C'è indignazione per le tante bugie sostenute in questi anni, sui depistaggi, sulla scomparsa di prove. L'ultima, il pezzo di fusoliera del Dc 9 con la scritta Itavia. Dal rapporto della società francese quel fram-

mento risulta recuperato, ma non ce n'è traccia nell'hangar di Pratica di Mare dove gli investigatori stanno ricostruendo la carcassa del velivolo esploso. Con un lungo editoriale, *L'Osservatore romano* affronta il tema e chiede che si spezzino «le spirali di reticenze e di furbie». «A undici anni dalla sciagura», scrive il quotidiano del Vaticano, «i dubbi, invece di chiarirsi, si fanno sempre più inquietanti. E fra tante voci contraddittorie l'opinione pubblica capisce una sola cosa: che qualcuno mente. L'opinione pubblica chiede di sapere finalmente la verità. Lo chiedono soprattutto i familiari delle ottantuno vittime che per tutti questi anni hanno continuato a battersi senza clamori, ma con tenacia perché su quella tragedia sia fatta piena luce».



Il minisommersibile che ha recuperato la «scatola nera»

Ustica, lunedì potrebbe venire la conferma definitiva che il Dc9 Itavia fu abbattuto da un missile

Il segreto della scatola nera

A Londra cercano la storia degli ultimi due secondi

Il nastro con la registrazione di volo immerso in una soluzione chimica per eliminare la salsedine

dal nostro inviato
DANIELE MASTROGIACOMO

LONDRA - Il nastro è intatto, ma prima di cinque-sei giorni non potrà essere «letto». La notizia, filtrata dai laboratori dell'Aib, l'Accident investigation branch di Farnborough e confermata da Roma, allenta la tensione per l'attesa. Tutto rinviato. Solo lunedì prossimo, probabilmente, i tecnici inglesi assieme ai quattro periti italiani, due d'ufficio e due di parte, potranno decodificare il registratore del Flight data recorder, recuperato giovedì scorso al largo di Ustica.

Per prudenza, il nastro metallico, liberato dalla «scatola nera», è stato immerso in una soluzione chimica particolare: un procedimento che dovrebbe evitare l'alterazione dei dati o, peggio, la completa cancellazione della bobina. Uno dei timori, infatti, era proprio quello che la lunga permanenza in acqua avesse compromesso il contenuto della «scatola». Timore svanito già lunedì, ad un primo sommario esame del Flight data recorder.

Il «magazine» appariva integro e il nastro metallico, a parte una rottura dovuta all'impatto del Dc9 Itavia con il mare e in un punto non importante per gli accertamenti da svolgere, era perfettamente «leggibile». Si era notato, tuttavia, che la bobina di metallo era incrostata dalla salsedine. E proprio per sciogliere il calcare accumulato in undici anni di permanenza nella fossa del Tirreno, si è deciso di immergere tutta la scatola in una sostanza chimica.

Lunedì prossimo, il nastro metallico verrà inserito in una apparecchiatura particolare e sulla base della taratura del Flight data recorder si riuscirà ad interpretare i primi dati registrati durante il volo del Dc9 da Bologna a Palermo. Gli investigatori con-

tano di avere delle risposte interessanti soprattutto dal parametro che indica l'accelerazione. Se negli ultimi due secondi prima della tragedia, la «scatola nera» riporterà una accelerazione anomala, allora ci potrebbe essere la conferma dell'avvenuta esplosione.

Questo non aggiungerà una grande verità a ciò che si conosce già. La ponderosa perizia, redatta dal precedente collegio peritale, trasse precise conclusioni: a colpire il Dc9 Itavia sarebbe stato un missile aria-aria. Su tale tesi il collegio successivamente si divise: tre confermarono la causa dell'esplosione esterna, due sostennero invece che gli elementi a loro disposizione non potevano non escludere un'esplosione interna.

Il nuovo collegio di esperti è chiamato ora a sciogliere questo dubbio. Il giudice Priore ha deciso di ripercorrere tutte le tappe della precedente istruttoria, non escludendo alcun indizio e nessuna prova. Un lungo lavoro che richiede tempo. E sul fattore tempo nascono i timori degli avvocati di parte civile. L'istruttoria dovrà chiudersi entro la fine di quest'anno.

«Una scadenza impossibile da rispettare», afferma l'avvocato Franco Di Maria, «se si considera che non prima del prossimo 15 settembre terminerà la campagna di recupero al largo di Ustica». I periti avranno a di-

sposizione tutti i dati solo attorno a Natale. Ma per stendere una relazione che risponda ai quesiti posti, ci vorranno almeno altri due, tre mesi. Arriviamo dunque a febbraio-marzo. Ma a quel punto non sarebbe finita. Gli elementi che emergeranno dalla perizia obbligheranno gli investigatori a svolgere altri atti istruttori. «Quello che mi preoccupa in questa inchiesta», aggiunge il legale di parte civile, «è che si concluda con una nulla di fatto, lasciando la strage di Ustica in una situazione di stallo, in cui tutti avrebbero fatto il loro dovere, ma niente di più e i responsabili, come accade sempre in Italia, resterebbero nell'ombra, impuniti».

Il collegio degli avvocati che difende i familiari delle vittime sta già preparando un documento da sottoporre al governo e al Parlamento. «Chiederemo un provvedimento legislativo», spiega Franco Di Maria, «per ottenere una proroga dell'attività istruttoria. Qualcuno parla di sei mesi. Per noi ne occorrono almeno 12. Altrimenti tanto vale non prorogare un bel nulla. Sarebbe un provvedimento che non ha precedenti nel nostro Paese. Noi chiederemo che sia esteso a tutti i processi per strage. Ritrovare la scatola nera, recuperare i pezzi del Dc9, battere centinaia di piste utilizzando uomini ed energie, senza un anno di proroga non servirebbe a nulla».

Da Roma, intanto, giunge la conferma che sulla misteriosa scomparsa del troncone di fusoliera con la scritta Itavia è stata avviata un'inchiesta. Gli investigatori hanno intenzione di chiarire la clamorosa vicenda. Come di capire i movimenti aereo-navali della sera del 27 giugno 1980 nella zona di Ustica.

Recuperati gli "ordigni" vicino al Dc 9. Lunedì i periti a Londra

Ustica, non erano missili ma tre boe di profondità E ora spunta la fusoliera scomparsa

nostro servizio

ROMA - Tre soluzioni per altrettanti gialli alla vigilia della nuova trasferta londinese dei periti incaricati di decodificare la «scatola nera» del Dc 9 di Ustica. Prima verità: in fondo al Tirreno non ci sono pezzi di missile o bombe della seconda guerra mondiale. I tre misteriosi oggetti, individuati dalle telecamere del «Magellan 725», sono semplicemente dei segnalatori subacquei impiegati durante le esercitazioni militari.

Seconda: il troncone di fusoliera con la scritta Itavia, dato per scomparso nonostante fosse stato recuperato dai tecnici della società Ifremer, si trova al suo posto. Giace in un angolo dell'hangar di Pratica di mare dove gli inquirenti stanno ricostruendo il velivolo esploso la sera del 27 giugno 1980 con 81 persone a bordo. La scritta con il nome della compagnia aerea, in realtà era stampata su un'ala del jet, non sulla fusoliera. In particolare sull'ala destra. Terza verità: l'improvvisa e misteriosa trasferta dei due magistrati romani incaricati dell'inchiesta non aveva come meta Napoli, bensì Atene. Secondo indiscrezioni, gli inquirenti sarebbero volati in Grecia per indagare sulla fuga di due piloti libici con altrettanti Mig, proprio nei giorni in cui un altro caccia dell'aviazione di Tripoli si schiantò sui monti della Sila.

Scopo degli accertamenti: verificare se ci sono dei collegamenti tra la fuga in Grecia e l'incidente sulle montagne della Calabria. Sulla vicenda i magistrati mantengono il più stretto riserbo. Unico dato certo, la loro trasferta per espletare una rogatoria in Grecia, sulla quale però è stata innalzata una cortina di silenzio.

La novità più clamorosa è senz'altro quella delle boe di profondità. L'«engine militare» individuato dai tecnici della società inglese Winpol aveva acceso speranze e posto numerosi interrogativi. Per alcuni esperti, addirittura, quegli oggetti, potevano essere dei «booster», il primo stadio di un missile mare-aria o il «sustainer», cioè il motore. Due giorni fa, il mistero è stato chiarito. La

nave Valiant service ha recuperato i tre oggetti e ha scoperto che si trattava di tre segnalatori acustici militari: boe che gli aerei antisom lanciano in mare per avere riscontri diretti sulla presenza, in profondità, di sottomarini. La notizia era stata comunicata dai tecnici della Winpol ai magistrati romani con un fax datato 5 luglio. Le indiscrezioni erano giunte anche ai periti di parte civile e ad alcuni parlamentari della Commissione Stragi. I riscontri, le mezze conferme, le verifiche incrociate non avevano aggiunto nulla alla clamorosa scoperta: si sapeva solo che c'era un oggetto militare vicino ai resti del Dc 9 e che i francesi, nel 1987, lo avevano già individuato durante la prima campagna di recupero. Per mettere fine al bal-

letto di smentite, il dc Zamberletti e l'indipendente di sinistra De Julio, relatori per conto della commissione stragi, avevano confermato la notizia ai giornalisti. Il missile «sospettato» era uno «Standard», nel 1980 in dotazione alle forze Nato. L'analisi delle foto, scattate dal minisommersibile «Magellan 725», aveva però fatto escludere la presenza di un missile. Si parlò di bombe. Due giorni fa, il chiarimento: boe acustiche di profondità. L'indagine comunque continua. Gli investigatori vogliono capire cosa ci facevano tre boe di profondità vicino al relitto del velivolo. Anche se non si tratta di pezzi di missili, i «Sus», i «Signal under water sound» sono utilizzati per snidare i sommergibili. Ma potrebbero essere usati anche per

individuare nei tonanti qualsiasi altra presenza metallica di un certo rilievo. E tre strumenti simili, tutti recuperati a fianco il relitto del Dc 9 Itavia, insospettiscono gli inquirenti. Potrebbe trattarsi di un caso, di semplice coincidenza. Certo, però, tre «Sus» uno vicino all'altro, potrebbero far pensare a qualche nave che abbia cercato di individuare i resti del velivolo prima ancora della campagna di recupero.

Chiarimento, infine, anche per il pezzo, ufficialmente recuperato, e dato per scomparso. Sul mistero della fusoliera con la scritta Itavia erano stati ascoltati i responsabili della società francese Ifremer. Otto ore di audizione davanti alla Commissione Stragi, durante le quali i dirigenti della ditta ave-

vano difeso il loro operato. Dai «brogliacci» di bordo risultava che il troncone era stato riportato in superficie. E nessuno si spiegava perché fosse sparito.

Gli investigatori hanno svolto lunghi accertamenti confrontando i documenti della Ifremer e i pezzi recuperati. Alla fine si è scoperto che l'oggetto misterioso non era in realtà un pezzo della fusoliera ma l'ala destra. Ala che giaceva tranquillamente nell'hangar di Pratica di mare. Secondo gli investigatori, l'equivoco sarebbe stato determinato dal fatto che la scritta «Itavia» era impressa sulla parte sottostante dell'ala destra, che, nell'hangar dell'Aeronautica militare, era appoggiata a terra e quindi non poteva essere letta. Un rapido confronto con i filmati della Ifremer e con la documentazione di bordo hanno definitivamente chiarito il piccolo mistero.

Lunedì, intanto, i periti d'ufficio e quelli di parte civile, torneranno nei laboratori dell'«Aaib» (l'Air accident investigation branch) a Farnborough, vicino Londra. Il nastro metallico contenuto nel *Flight data recorder* dovrebbe essere «letto» e decodificato. La speranza è ottenere nuovi elementi di verità su quello che è accaduto la notte del 27 giugno 1980 sui cieli di Ustica.

la Repubblica
sabato 27 luglio 1991

*Ai giudici restano solo due miliardi
Lunedì il responso della scatola nera*

Mancano i soldi Recupero parziale per il DC9 Itavia?

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA - Solo all'inizio della prossima settimana si conosceranno i risultati della decodificazione del *Flight data recorder*, recuperato dieci giorni fa nel mare di Ustica. I tecnici inglesi dell'Air, l'Air accident investigation branch, in questi giorni stanno lavorando alla «lettura» dei dati per tentare di scoprire nuovi elementi utili all'inchiesta sulla strage del Dc 9 Itavia.

A Roma, i due magistrati titolari dell'istruttoria, assieme ai periti e agli avvocati di parte civile hanno intanto discusso a lungo quali pezzi recuperare della carlinga del velivolo civile, tra il centinaio che ancora giacciono sparpagliati sui fondali del Tirreno. Considerato il costo delle operazioni (in bilancio resterebbero due miliardi) e il tempo necessario per i recuperi, gli inquirenti sarebbero propensi a portare in superficie solo i reperti più interessanti. Ma il collegio di parte civile non è d'accordo. I legali dei familiari delle 81 vittime insistono e chiedono di «rastrellare» tutto ciò che nasconde ancora il mare.

A giudicare dalle diapositive scattate dal «Magellan 7.25» della nave officina Valiant, sembrerebbe che alcuni pezzi presentino dei fori. Non è possibile stabilire di quale natura. Ma una volta riportati a galla, potrebbero fornire nuovi elementi di prova per il giallo di Ustica. Tra questi ci sarebbe an-

che la parte anteriore della fusoliera sulla quale sono rimaste imprresse solo due lettere, «ia», del nome della compagnia a cui apparteneva il jet.

L'attività istruttoria degli inquirenti si è intanto appuntata sui tre segnalatori acustici di profondità, scambiati per errore un mese fa come pezzi di missili. Dagli accertamenti si è scoperto che almeno una delle tre boe era già stata identificata dalla «Ifremer», la società francese incaricata della prima campagna di recupero. A confermare tale circostanza è stato il fatto che uno dei tre segnalatori acustici si trovava compreso nelle coordinate indicate dalla «Ifremer». Coordinate che servivano a stabilire il punto in cui era stato scoperto un «engine militaire» di cui si parla nei brogliacci di bordo.

L'altro importante atto istruttorio compiuto ieri dal giudice Rosario Priore è stato l'interrogatorio del generale Ambrogio Viviani, ufficiale del Sid fino al 1978. Durante il colloquio il magistrato ha chiesto al testimone informazioni circa la copertura radar che veniva adottata dalle competenti autorità militari a protezione delle portaerei americane comprese nelle forze Nato, quando queste sono dislocate nei nostri porti. Il colloquio con Viviani si è reso necessario dopo alcune sue dichiarazioni rilasciate ad un giornale di Novara e ad una tv privata.



XLVIII Mostra Internazionale
d'Arte Cinematografica
La Biennale di Venezia
Settore Cinema e Televisione
3/14 Settembre 1991

Incontriamo il regista, in concorso a Venezia con "Muro di gomma", dedicato al caso del Dc9 di Ustica. "Volevo parlare di tutto questo tempo passato fra angosce, silenzi e depistaggi"



Qui accanto, Marco Risi con Corso Salani sul set di "Il muro di gomma"; sotto, Annie Girardot in "Faccia di lepre" di Liliana Ginnameschi

Protagonista è un giornalista, ispirato a Andrea Purgatori che ha sceneggiato il film con Ruli e Petraglia

Dieci anni di bugie Marco Risi racconta

MA COME fai a fare un film su una cosa di cui «sai niente?», gli dicevano alcuni. «Ustica? Perché imbarcarci una storia di cui la gente è stufa di sentir parlare?», sconsigliavano premurosamente altri. «Le motivazioni che, invece di raggiarlo, hanno spinto Marco Risi a superare ogni iniziale reticenza («dopo due film di imminente civile, mi sembrava rischioso affrontare ancora una volta di attualità scottante») e a «Muro di gomma», in concorso a Venezia il 12 settembre. E lo ha fatto per «raccontare non il caso Ustica, ma la vicenda dell'abbanduto, ma dieci anni di angoscia dei famigliari e 81 vittime senza giustizia, dimissioni, di versioni ufficiali bugie, di smentite, di depistaggi: dieci anni di silenzio, di tacite», dice Risi. «In questo film, aggiunge, «non hanno niente di comune con il nuovo neorealismo di cui si è parlato per anni per sempre e Ragazzi rit. È diversa la tecnica delle scene, c'è meno immediatezza, ho contato diretto con la realtà. Ho girato molte sequenze in alto, come se la verità si trovasse sul personaggio, li ho riacclasse, e il racconto non è cronologico, è molto più distaccato dal personaggio del giornalista. E a parte un paio di professionisti, tutti gli altri attori non molto noti, perché non volevo facce identificate, però bravi».

Il fatto che di Ustica siano tornati ad occuparsi di recente i quotidiani, che il ritrovamento di una scatola nera a 3500 metri di profondità nel Mediterraneo e le indagini sul pezzo di metallo sordo Mk-30 abbiano riportato l'evento al clamore delle prime pagine, non comporta nessun rischio di superamento del film proprio perché non è un film sulla tragedia, ma, come mi piace dirlo, è solo un film. Buono cattivo che sia, è un film su una vicenda veramente accaduta. Il titolo non riguarda Ustica, si l'impossibile abbattimento di un muro di gomma contro sbatte il giornalista che lotta dieci anni. I fatti di quel giorno 127 giugno 1980, ci sono nella sequenza iniziale. C'è il Dc9 che scende e scompare dal radar di Ciampino, c'è l'attesa degli agenti nella sala d'aspetto dell'hotel di Palermo, l'irriducibile funzionario "Aereo disperso". Ma non è questa la storia che

abbiamo raccontato. Se mai, nel film viene fuori un ritratto dell'Italia di questi dieci anni ed è un ritratto impressionante, che lascia sgomenti. Si ride nel film, ma sono risate di vergogna».

Ricorda Marco Risi che la stampa italiana, quasi tutta, si è occupata del caso di Ustica con grande serietà e con ostinazione

lodevole, e Rocco, il protagonista del film, pur ispirato al giornalista Andrea Purgatori del *Corriere della Sera*, riassume l'impegno di tanti altri giornalisti che hanno cercato e cercano la verità. Purgatori, che firma la sceneggiatura con Sandro Petraglia e Stefano Rulli, portò l'idea del film a Maurizio Tesesco, il quale

pensò a Risi come regista ideale e produsse poi il film - cinque miliardi e mezzo di costo - con i Cecchi Gori per la Penta. Di Purgatori è anche il soggetto di *Contingente nero*, la commedia che Risi girerà a ottobre a Malindi, ancora prodotta da Tedesco, «in cui non si parla di Martelli né di Edoardo Agnelli, ma solo di italiani che in un'Africa vista come nelle canzonette, hanno fatto allegramente fortuna».

Ad accendere l'interesse di Rocco nel film - e di Purgatori nella vita - fu una telefonata che ricevette subito dopo il fatto da un tecnico di Ciampino. «L'aereo è stato abbattuto da un missile», diceva. Peccato che l'informatore smentì la telefonata qualche giorno dopo, quando già la versione del cedimento strutturale dell'aereo era stata avvalorata dal portavoce dell'aeronautica

militare; quest'ultimo alla conferenza stampa fu perfino commovente quando tirò fuori la fotografia della sua famiglia affermando che su quell'aereo avrebbero potuto esserci anche i suoi figli.

«Sarà sconvolgente, anche per quanti hanno seguito la vicenda sui giornali, ritrovare il succedersi delle informazioni, uscite in una quantità incredibile, eppure cadute nel vuoto. E anche gli interrogativi rimasti senza risposta. Perché fu dato l'ordine all'Ifremer di interrompere le indagini sottomarine? Perché solo adesso sta venendo fuori la vicenda di quel controllore di volo che aveva visto l'aereo sul radar e si tenne dentro il rospo per anni, poi fu trasferito e infine si suicidò? Perché ancora qualcuno parla di bomba e non accetta la versione del missile? Sono inter-

rogativi infiniti, ai quali l'indagine precedente, i giudici Bucilli e Santacroce tanto per non nomi, non hanno dato risposta secondo me la tecnica del rinvio e del temporeggiamento. Adesso, da quando fu passato nelle mani di Rospigliosi, c'è il rischio - è il caso di dire - di venire a capo di questa».

Comunque Muro di gomma secondo il regista, «permette al pubblico di avere un'idea di quanto è avvenuto. Io, dopo lettura della massa di ritagli e documenti della commissione d'inchiesta, un'idea me la sono fatta. Non credo che sia una responsabilità diretta degli italiani, che siano coinvolti la Francia, l'America, la Libia. L'Italia, gli maggiori militari, hanno solo per le responsabilità di altri: sono che c'è un fortissimo spirito corpo tra le varie armi di questo paese. Spesso anche contro i politici. Credo che molti politici italiani siano stati tenuti all'oscuro perché inaffidabili, perché avrebbero cercato la verità».

Quanto alle possibili reazioni al film, Marco Risi pensa «ci sarà qualcuno pronto a cavare la polemica. Che però non vorrebbe venire dai partiti, per non essere attaccato nessuno dei politici, molti dei quali e potranno dirci bravo. Se mi attaccano singoli personaggi poterei che erano coinvolti e non ritenuto di tacere. Ma soprattutto sono i vertici militari che potrebbero reagire male, ma male».

Nel film il giornalista Rocco (Corso Salani) si scontra con i personaggi che rappresentano le varie istituzioni, mal che gli parli per nome, tra i quali però sono riconoscibili alcuni politici e soprattutto i vertici militari («i mostri molto precisi con l'Aeronautica e con la Difesa, anche perché nessuno è stato cacciato o retrocesso, se mai non proprio»). Però Rocco non è un Albert Redford né Muro di gomma somiglia a «Tutti gli uomini del presidente» né ai film americani del genere: «È un film molto italiano. Non ci sono avvenimenti brutali, minacce, macabre salate, violenza. Rocco riceve solo qualche telefonata di piccole cose per dissuadere niente di serio. E i personaggi poteri a cui si rivolge sono paranoici, usano la tecnica di sfiancamento. Sempre secondo il principio del "tutto si aggiusti che governa da decenni la del nostro paese».



Uno spazio aperto alla produzione nazionale

Mattinate italiane otto titoli tutti nuovi

UOVA di garofano di Silvio Agosti; Crack di Giulio Base; Il caso Martello di Guido Chiesa; Notte distellata di Luigi Faccini; Faccia di lepre di Liliana Ginnameschi; Chiedi la luna di Giuseppe Piccioni; Barocco di Claudio Sestieri; Where the night begins (Dove comincia la notte) di Maurizio Zaccaro. Sono gli otto film che Biraghi ha scelto per le "Mattinate del cinema italiano", spazio che la Mostra ha deciso autonomamente sulla base di varie considerazioni. Intanto perché quest'anno l'offerta di cinema italiano è molto fitta e interessante. E pur se spesso sono piccoli film realizzati in condizioni eccezionali, che non sarebbe stato giusto confrontare con

le opere di maggiore impegno produttivo del concorso, si è ritenuto opportuno presentarli, pensando ai giornalisti stranieri e ai tanti direttori di festival presentati a Venezia.

Una forma di attenzione che smentisce le accuse a Venezia di prendere in scarsa considerazione il nostro cinema. Del resto il Festival di Cannes riserva da sempre una vetrina al cinema francese. All'iniziativa se ne accompagnano altre di carattere storico e documentaristico, curate da Enrico Magrelli, assistente di Biraghi, tra cui i cortometraggi riuniti nel film Corsica, documentari dalla scuola armena di Erevan, tavole rotonde e Schizo, l'unico film realizzato dall'architetto catalano Bofill.

Una nuova perizia sulla scatola nera del Dc9 Itavia

Quella sera nel cielo di Ustica un pilota gridò: "Guarda..."

di FRANCO SCOTTONI

NAPOLI - Si preannunciano importanti novità nell'inchiesta per l'abbattimento del Dc 9 Itavia mentre altri resti dell'aereo sono sbarcati, ieri mattina, al molo Pisacane di Napoli. Sono i primi reperti, ripescati dalla ditta inglese Wimpol.

Durante lo sbarco dei rottami è circolata un'importante indiscrezione. E' ormai quasi certo che un oggetto, ancora misterioso, solcò il cielo di Ustica la sera del 27 giugno 1980. «Guarda» esclamò uno dei due piloti per far notare al collega qualcosa di insolito e di straordinario. Dal nastro della «scatola nera» ripescata nel giugno 1987 fu rilevato che soltanto l'inizio di una parola era stato registrato, probabilmente «Gua». Ma l'inchiesta sul disastro di Ustica non è avara di sorprese, di colpi di scena e di suspense. I nuovi periti, nominati dal giudice istruttore Rosario Priore, sono infatti riusciti, attraverso sofisticati strumenti, a decifra-

re l'intera parola che uno dei due piloti, Domenico Gatti o Enzo Fontana, pronunciò prima che l'aereo fosse abbattuto.

Il «cockpit-voice recorder» cioè la «scatola nera» che registra le voci nella cabina di pilotaggio e nel resto dell'aereo, era stata trovata nel giugno 1987 dalla società francese «Ifremer», incaricata del recupero dei resti del Dc 9 nella Fossa del Tirreno. La «scatola nera» fu portata dal giudice Bucarelli in Usa dove la stessa ditta produttrice provvide a recuperare il nastro e a pulirlo dalle scorie che si erano accumulate, per circa sette anni, in fondo al mare di Ustica. I risultati conseguiti dalla ditta americana furono ritenuti definitivi dal giudice Bucarelli e il nastro non fu sottoposto, in Italia, ad ulteriore perizia fonica.

Gli esperti Usa ritennero che uno dei due piloti pronunciò una frase, poco prima del disastro ma nel nastro risulta sol-

tanto un «gua». Fu ipotizzato che poteva trattarsi dell'inizio della parola «guarda» e ciò significava che il pilota aveva visto qualcosa di anormale come ad esempio la scia di un missile o la presenza di aerei da caccia. Ma l'ipotesi fu, subito, contestata: fu sostenuto che non si poteva prendere in considerazione quel frammento di parola anche perché non era chiaro se la prima consonante fosse una «g» o una «q».

Con la nuova perizia che sarà depositata nei prossimi giorni, dovrebbero cadere tutte le contestazioni. Gli esperti fonici hanno stabilito che si tratta, in modo inequivocabile, della parola «guarda» e non viene escluso che si possano raggiungere ulteriori risultati con la decifrazione di segmenti di altre parole. In sostanza il contenuto della «scatola nera» che non fu considerato neppure come un semplice indizio, potrà, invece, assumere un certo rilievo nell'

inchiesta del giudice Priore.

Il magistrato romano ha presenziato, ieri mattina, allo sbarco di alcuni rottami del Dc 9 Itavia. Con Priore erano presenti il pm Giovanni Salvi, il perito prof. Carlo Casarosa, il maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini e il funzionario dell'Ucigos, Giuseppe Eufemia. Dalle ore 9 la gru dei vigili del fuoco ha sollevato, uno per volta, i reperti ammassati sul ponte della nave Valiant e li ha deposti su

due camion per essere trasportati all'aeroporto militare di Pratica di Mare. Si tratta di rottami recuperati nelle «zone A e B» del fondale di Ustica, diviso in tre zone, e si riferiscono alla parte posteriore del Dc 9.

Il pezzo più grosso ripescato è il timone orizzontale ma ci sono anche importanti rottami che riguardano i tubi dell'impianto di aria condizionata, i cavi elettrici di coda, un serbatoio d'acqua e frammenti delle

pareti di poppa dell'aereo. Nei prossimi giorni gli esperti dovranno collocarli al posto giusto nella ricostruzione dell'intero Dc 9, ricostruzione già avviata con i rottami recuperati nel 1987 dalla «Ifremer».

I reperti che potrebbero svelare il mistero di Ustica, però, si trovano nella «zona C» e sono stati già individuati e fotografati. In particolare ci sono numerosi rottami della carlinga comprese le pareti dei vani adibiti ai bagagliai. I tecnici inglesi della «Wimpol» cominceranno il loro recupero a partire da domani.

Oltre la ricostruzione del Dc 9 che potrebbe permettere di affermare con sicurezza che è stato un missile ad abbattere l'aereo, in volo da Bologna a Palermo con 81 persone a bordo, si preannunciano novità anche per quanto riguarda il reperimento di altre prove e di documenti, a quanto sembra, scovati dal giudice Priore presso alcune sedi dell'Aeronautica militare.

L'istruttoria penale deve essere chiusa entro il 31 dicembre

Corsa contro il tempo per la verità su Ustica

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA - L'hangar «G 222» del 14° stormo è diviso, nella lunghezza, da una impalcatura di tubi Innocenti che sostiene i più grandi tra i rottami del Dc9 di Ustica: la coda con gli alettoni e un pezzo di fusoliera. Quel che manca è rappresentato da una sorta di gabbia metallica che riproduce la forma dell'intero aereo. Attualmente il Dc9 è come lo scheletro di un dinosauro. Gli esperti dovranno tentare di ricucire la pelle. Non sarà facile perché la pelle è ridotta a brandelli: la si può vedere, ai lati dello scheletro, sul pavimento dell'hangar. A sinistra per chi entra ci sono i rottami recuperati nel 1987 dalla ditta francese «Ifremer», a destra quelli ripescati negli ultimi mesi, dopo la ripresa dell'inchiesta. La seconda operazione di recupero non si è ancora conclusa: «Siamo a metà strada», hanno spiegato ieri i tecnici. Ma già i rottami riportati a galla più di recente occupano lo stesso spazio di quelli ripescati quattro anni fa da una impresa scelta benché - secondo informative redatte dal Sismi - fosse legata ai servizi segreti francesi.

Il relitto del Dc9 di Ustica è una sintesi dell'indagine. Anche l'inchiesta penale, nell'ultimo anno (da quando a condurla è il giudice istruttore Rosario Priore), ha fatto grandi passi in avanti. Ma i risultati ottenuti sono a rischio. La verità sulla strage del 27 giugno 1980 è infatti vincolata a una corsa contro il tempo. L'istruttoria penale va chiusa entro il 31 dicembre. In caso contrario dovrà proseguire con le regole del nuovo codice di procedura penale e, in sostanza, ricominciare.

Ma non è il solo problema. L'ultimo giorno dell'anno è anche la data di scadenza dei poteri della commissione parlamentare che indaga sulle stragi e il ter-

rorismo, cioè dell'organismo che - mentre la magistratura languiva - ha avuto un ruolo determinante nella denuncia del depistaggio e, quindi, nella riapertura dell'inchiesta.

Ieri, per una mattina, l'hangar «G 222» di Pratica di Mare, un aeroporto militare a pochi chilometri da Roma, è diventato la

sede d'un incontro tra le persone preoccupate per questa verità sottoposta a termine di prescrizione. Il giudice Priore, gli esperti da lui nominati e dodici parlamentari della commissione stragi guidati dal presidente Libero Gualtieri si sono ritrovati attorno a un tavolo sistemato ai piedi dello scheletro dell'aereo e circondato dai rottami. In questo scenario surreale, il magistrato e i parlamentari hanno convenuto sulla necessità di andare avanti, ognuno per la sua parte, e di continuare a collaborare, tutte le volte che sarà possibile e necessario. Rispetto alla questione della proroga dell'inchiesta penale, ha detto Gualtieri, la commissione stragi provvederà a chiederla alla Camera. Quanto, invece, alla proroga della commissione stragi, il problema è più delicato e complesso. Qua si gioca la possibilità di un approfondimento parlamentare non solo su Ustica ma anche sulla rete Gladio, sul sequestro Moro, sul caso Cirillo. Tutte vicende sulle quali l'organismo presieduto da Gualtieri ha svolto pubbliche audizioni di generali e di politici aprendo più di uno squarcio sui misteri d'Italia. Per questo molti vorrebbero

che non esistesse più. Ieri lo confermava anche il presidente del gruppo democristiano, il senatore Lucio Toth: «E' ovvio che la commissione stragi abbia dato fastidio a molte persone, e che molte persone vorrebbero liberarsene». Il problema della proroga della commissione è quindi molto più complesso di quello della proroga dell'istruttoria: con le elezioni alle porte i misteri d'Italia fanno ancora più paura.

Ci vorranno altri due mesi per completare il recupero dei rottami. Poi dovranno essere avviate le perizie. Ieri i parlamentari e i giudici si sono a lungo soffermati dinanzi al portello d'una delle uscite d'emergenza che, nella parte esterna, presenta segni scuri, come d'una fiammata. Se ci sarà la conferma, sarà una nuova prova, se ce ne fosse bisogno, che l'abbatti-

mento è stato causato da un missile. Ma ci vorrà molto tempo. La proroga dell'inchiesta penale è indispensabile. Sulla necessità di accordarla i politici sono d'accordo: «Dovrà riguardare - ha detto il capogruppo del Pds Francesco Macis - non solo l'indagine su Ustica, perché un provvedimento ad hoc sarebbe impensabile, ma tutte le inchieste ancora aperte per strage».

L'ipotesi più accreditata è che venga accordato un altro anno di tempo, e che cioè la scadenza venga spostata al 31 dicembre del 1992. Dodici mesi non sono poi tanti per un'indagine che è durata già più di dieci anni, che è stata ostacolata e depistata in tutti i modi.

Così come col recupero dei rottami arrivano ogni giorno nuovi elementi per ricostruire le cause della tragedia, con la riapertura dei vecchi fascicoli giungono nuove prove del depistaggio. Ed ecco che non si riesce a trovare, tra le carte giunte al giudice Priore, il verbale dell'interrogatorio reso nel 1980 a uno dei primi magistrati inquirenti dal colonnello Guglielmo Lippolis, il coordinatore dei soccorsi. Nel gennaio del '90, interrogato dalla commissione stragi, Lippolis aveva detto che fu subito chiaro che l'aereo era esploso («C'erano sedili bruciati, consopra brandelli di pelle umana») e aveva precisato di aver esposto la sua convinzione sia ai superiori che al giudice. Ma il verbale che lo dimostrerebbe è scomparso. E' nascosto tra i quintali di carta o è stato deliberatamente sottratto? Non sarebbe il primo. Nell'inchiesta sulla vicenda di Ustica - una strage - fino ad ora sono stati contestati pochi reati. Uno di essi è la distruzione di documenti.

Ustica, gli esperti sono ottimisti: il nastro recuperato potrà essere decodificato

Quella scatola nera non si è cancellata

La risposta dai laboratori inglesi dell'Aib è attesa nelle prossime ore. Tutta l'area che li circonda è considerata di massima sicurezza. Nessuno può avvicinarsi. I professori inviati dal giudice Priore assisteranno all'intera operazione

dal nostro inviato DANIELE MASTROGIACOMO

LONDRA - Il nastro è leggibile. Non si è cancellato. Ha solo una lacerazione, subita durante l'impatto del velivolo con il mare. Le indiscrezioni che filtrano qui a Londra, confermano la buona qualità dell'ultimo, importante reperto strappato alla sabbia del Tirreno. Stamani scatterà la fase della decodificazione e solo dopo si conoscerà l'esatto contenuto della «scatola nera». La risposta arriverà, dunque, nelle prossime ore. Non si sa ancora quando. Dietro le tetre mura in cemento armato, sormontate da filo spinato e guardate a vista da militari in assetto di guerra, i due periti d'ufficio lavorano sul «flight data recorder» del DC9 Itavia, recuperato al largo di Ustica giovedì scorso. I professori Casarosa e Castellani, inviati dal giudice Rosario Priore nei laboratori dell'Aib (Accident investigation branch), sono giunti all'aeroporto di Farnborough, dieci chilometri a sud di Londra, ieri mattina poco dopo le 11. Hanno preso alloggio in un albergo della zona, poi hanno varcato il cancello del Royal aerospace. Tutta l'area che circonda il centro è considerata di massima sicurezza. Nessuno si può avvicinare, né può sostare. Le guardie che vigilano sopra le torrette hanno l'ordine di intervenire di fronte al minimo movimento sospetto.

Tanta segretezza, del resto, è giustificata. Fondato nel 1915, da oltre settanta anni, l'Aib si occupa di disastri aerei. I laboratori del centro, considerato all'avanguardia nel mondo, sono

diretti dall'ingegnere aeronautico Ken Smart. Con l'aiuto di sofisticate apparecchiature si riescono a decifrare e leggere i dati forniti dai diversi strumenti di bordo. È nel caso del Dc 9 Itavia, esploso la notte del 27 giugno del 1980 con 81 persone, compito dei tecnici dell'Aib sarà quello di decodificare il «flight data recorder», ripescato dal sommergibile «Magellan 725».

L'operazione presenta almeno due tipi di difficoltà. La prima: le condizioni del «magazine», cioè della scatola che riveste il registratore vero e proprio. Per undici anni è rimasta ad una profondità di 3500 metri, aggredita dalla salsedine e dalle correnti magnetiche naturali. Il rischio di una corrosione è quasi scontato. Anche se a un primo esame esterno, quando venne ripescata dai tecnici americani della Eastport, appariva in buone condizioni. La ditta costruttrice garantisce un'eccezionale solidità della scatola. Si tratta di apparecchiature in grado di resistere a una temperatura di oltre mille gradi per trenta minuti e all'immersione in acqua salata per settimane. Gli esperti, tra l'altro, assicurano che entrambe le «scatole nere» dimostrano una capacità di resistenza oltre quella indicata dalla casa costruttrice. C'è poi il precedente del «cockpit voice recorder», l'altro registratore di bordo che annota tutte le conversazioni tra la cabina di pilotaggio e gli operatori a terra. Recuperata dai fondali del Tirreno sette anni dopo la strage di Ustica, la

scatola venne facilmente decodificata. Impresa sul suo nastro rimase anche l'ultima espressione, stroncata prima di terminare: quel «gua...», una palese conferma che qualcosa di particolare stava avvenendo sui cieli a sud di Ponza.

La seconda difficoltà, riguarda l'interpretazione di ciò che la «scatola» ha registrato. L'apparecchio è un modello degli anni '70, ha solo cinque parametri. Quello più interessante sarà l'accelerazione. Se i pennini avranno trascritto sulle bande d'acciaio degli impulsi anomali, questo starà ad indicare che il velivolo ha subito vibrazioni o improvvisi scossoni. Gli investigatori, comunque, sono ottimisti. Sperano di ottenere altri spezzoni di verità dalla decodificazione del «flight data recorder».

In attesa di avere le prime risposte dai laboratori dell'Aib, il giudice Rosario Priore continua l'attività istruttoria. Le indagini sono concentrate sull'ultimo mistero di questo grande giallo. Il magistrato ha disposto accertamenti per stabilire dove sia finita la fusoliera del velivolo esploso in volo con la scritta Itavia. Nell'audizione davanti alla Commissione stragi, i responsabili della società francese, Ifremer, incaricata della prima campagna di recupero, sostennero di aver ripescato quel pezzo. Ora, si è scoperto che la fusoliera, ufficialmente consegnata agli inquirenti, è scomparsa. Ma nessuno è in grado di fornire una spiegazione.

23/8/81 Repubblica

Per il Dc 9 Itavia intervennero i caccia
**Nel cielo di Ustica
 quella sera scattò
 l'allarme aereo**

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - «Sulla strage di Ustica esistono dei tracciati radar non distrutti a Ponte Galeria e alla base 057 di Monterosi. Lo so perché ho prestatato servizio in questi comandi. Non capisco perché il ministero della Marina ne abbia coperto l'esistenza». Questo è il contenuto di una telefonata che un anonimo, qualificatosi come sottocapo della Marina, ha fatto all'Ansa, martedì scorso. Ieri mattina il giudice istruttore Rosario Priore ha disposto accertamenti sui due luoghi indicati. Sull'esito delle indagini è stato mantenuto il riserbo, ma da alcune indiscrezioni si è appreso che alcuni elementi importanti sono stati acquisiti. Gli inquirenti attendono di valutare il materiale sequestrato, per valutare se sia utile all'inchiesta oppure se si tratti dell'ennesimo tentativo di depistaggio.

Ma la novità più importante si è registrata ieri mattina quando il giudice Priore che aveva convocato le parti per affidare due perizie, ha comunicato ai legali che era stata depositata la perizia sulle conversazioni telefoniche del comando di Martina Franca, intercorse la sera della strage di Ustica, ma che non poteva consegnarla perché c'erano elementi su cui aveva disposto indagini urgenti.

Il magistrato ha poi affidato ai periti Cristina Franco, Nicoletta Benedetti e Sara Mac Vane la trascrizione e la traduzione in lingua italiana delle registrazioni di telefonate intercorse tra i centri radar di Ciampino, Marsala e Palermo dalle 19,30 del 27 giugno 1980 alle ore 8 del giorno successivo. Le registrazioni erano state sequestrate a suo tempo dai pm, Guarino di Marsala e Santacroce di Roma. Il giudice Bucarelli fece trascrivere soltanto le comunicazioni avvenute pochi minuti prima dell'abbattimento del Dc 9 e circa mezz'ora dopo il disastro. Il giudice Priore e i pm, Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, hanno ascoltato quelle registrazioni per un arco di tempo di 16 ore e hanno rilevato elementi importanti ai fini delle indagini.

Sul contenuto delle telefonate, l'unica indiscrezione trapelata riguarda ciò che avvenne dopo la scomparsa dai radar del Dc 9 Itavia. A differenza di quanto hanno fatto apparire gli alti vertici dell'Aeronautica Militare, da quelle

comunicazioni telefoniche è emerso uno scenario completamente diverso. Per oltre dieci anni è stato fatto credere che dopo l'abbattimento dell'aereo di linea Bologna-Palermo furono allertati i consueti canali di soccorso, in pratica consistenti nell'invio, sul presunto luogo del disastro, di elicotteri e di mezzi della Marina. Invece, sembra che numerosi aerei da caccia, italiani, americani e francesi hanno sorvolato quella zona per alcune ore e che le operazioni di soccorso non furono dirette dal Centro di Ciampino ma dal Comando di Rocca di Papa, quest'ultimo era stato istituito per agire soltanto in caso di «grave emergenza militare» nello scacchiere del Mediterraneo. In sostanza lo scenario che ci fu quella notte potrebbe essere quello di un allarme contro aerei da caccia, non amici, che si erano introdotti in quello spazio aereo.

Oltre la perizia sulle registrazioni, il giudice Priore ne ha affidata un'altra ad esperti grafici e riguarda un plico proveniente dalla Francia contenente documenti falsi e che si collega al sedicente legionario Guglielmo Sinigaglia, imputato di calunnia, e, secondo gli inquirenti, manovrato da ex agenti dei servizi segreti per depistare le indagini.

Intanto si è appreso che le autorità americane sembrano che siano disposte a collaborare con i giudici italiani. Nei mesi scorsi erano state chieste delle rogatorie internazionali per ascoltare alcuni alti ufficiali statunitensi, in particolare il comandante delle forze aeronavali Usa nel Mediterraneo, il comandante della portaerei Saratoga e il comandante delle forze Usa a Washington, ma non ci fu alcuna risposta. Ora sembra che le cose siano cambiate, pertanto non è escluso che nelle prossime settimane, il giudice Priore e i pm Roselli e Salvi rechino negli Stati Uniti per effettuare alcuni interrogatori.

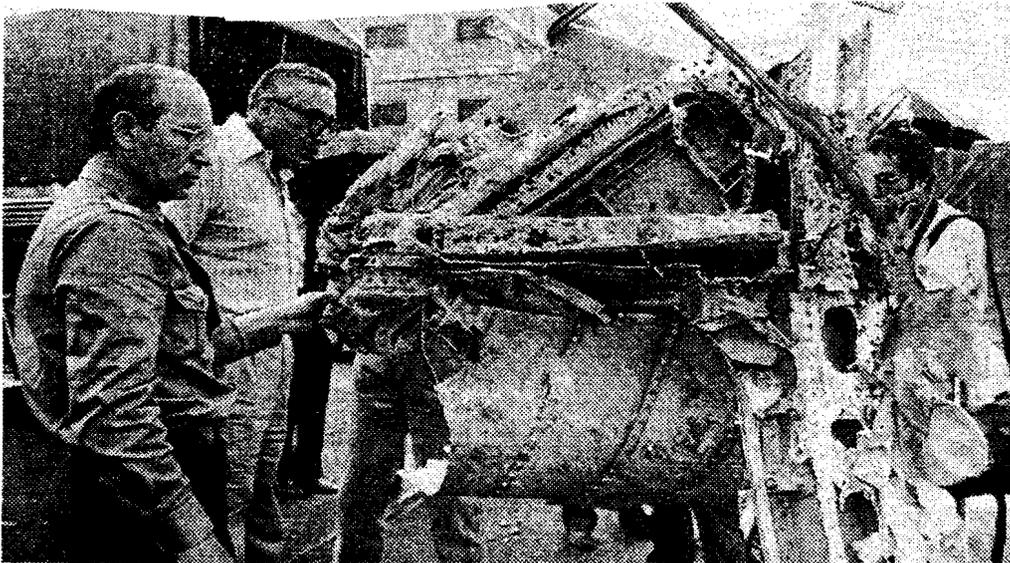
L'avvocato Franco Di Maria, uno dei legali che rappresenta i familiari delle vittime di Ustica ha dichiarato che «entro la settimana, e cioè non appena terminati gli atti che stiamo predisponendo, ci costituiranno parte civile anche contro il generale Santucci e gli altri imputati e indiziati di reato per poter essere presenti ai loro interrogatori».

La proroga ci sarà
**Commissione
stragi
Tensione
per Ustica**

ROMA - La commissione stragi è d'accordo nel chiedere una proroga che le consenta di lavorare sui misteri d'Italia fino alla conclusione della legislatura. E' invece divisa sul problema di come impiegare il tempo. I nodi da sciogliere si chiamano Ustica e Gladio. E il clima preelettorale li complica. Se ne parlerà questo pomeriggio, in una riunione dell'ufficio di presidenza.

Quella convocata per ieri è infatti saltata a causa dell'assenza di rappresentanti dei principali gruppi. All'ordine del giorno c'erano le due questioni che saranno esaminate oggi. Sulla proroga l'accordo sembra fatto. I capigruppo sottoscriveranno il disegno di legge sostenuto dal presidente della commissione, il senatore repubblicano Libero Gualtieri. Quanto al «che fare?», nelle conversazioni informali tra i pochi presenti, ci sono state delle tensioni. In particolare rispetto alla vicenda sulla strage di Ustica. Si tratta di decidere quando attuare una decisione assunta tempo fa, quando le elezioni erano lontane: l'audizione di tutti i presidenti del Consiglio e dei ministri della Difesa che si sono succeduti dal 27 giugno del 1980 a oggi.

Il Pds ha criticato l'atteggiamento dei partiti della maggioranza rispetto alla volontà di andare effettivamente avanti nelle inchieste. Contrasti anche sulla composizione del gruppo di lavoro sul terrorismo in Alto Adige. Il verde Boato ha contestato la linea che, sul problema, è stata seguita fino a ora dal presidente Gualtieri.



Ecco la trascrizione di un colloquio tra ufficiali dei centri radar: tanti velivoli americani, portaerei...

“Sentite l'ambasciata americana” Così le telefonate nella notte della tragedia

nostro servizio

ROMA (fs) - Il capitano Bruschina in servizio al centro radar di Ciampino la sera del disastro di Ustica, affermò, durante le sue testimonianze rese al giudice istruttore Rosario Priore e alla Commissione stragi che numerosi aerei statunitensi si levarono in volo dopo l'abbattimento del Dc 9 Itavia. Disse anche che la presenza degli aerei fu da lui comunicata al suo comandante Porfirio Massari. Quest'ultimo e il comandante del Soccorso aereo, Antonio Trombetta, affermarono, nei loro interrogatori, che la sera del 27 giugno 1980 sia prima che dopo la scomparsa dell'aereo civile non si notò la presenza di aerei militari. In conclusione i due ufficiali cercarono di accreditare la tesi che quel giorno non ci fu nulla di insolito. Per queste dichiarazioni ritenute non rispondenti alla realtà, i due comandanti Massari e Trombetta, sono stati imputati dal giudice Priore del reato di falsa testimonianza.

Ad avvalorare quanto affermò il capitano Bruschina è stata acquisita agli atti istruttori la trascrizione di una comunicazione tra l'ufficiale e un suo collega, Marzulli, in servizio al Comando di Martinafranca. Ecco il testo della conversazione.

M. Pronto...

B. Pronto, qui è il Soccorso di Ciampino...

M. Sono Marzulli...

B. Eh... sono Bruschina...

M. Ah Bruschina ...dimmi bello...

B. Sempre cose tristi che ci accomuna-

no... (Era già caduto il Dc 9 Itavia n.d.r.)

M. Eh... (ride)...

B. Senti un po'...

M. Dimmi...

B. Qui è venuto il ...un...un ufficiale del...

M. Itavia...

B. Dell'Acc...del controllo...

M. Ah sì ...

B. E ha detto che ...se volete, lui può mettersi in contatto tramite l'ambasciata americana...

M. Sì...

B. Eh...se...siccome c'era traffico americano in zona molto intenso in quel periodo....

M. Sì...

B. Eh...Può attingere notizie quella fonte...quella via...

M. E come... nella zona dove c'era il Dc 9?

B. Sì...

M. Ho capito...un attimo che adesso... ma c'entra qualche portaerei?

B. Eh...questo non me lo ha detto... si suppone no?

M. Ah sì ...Ho capito...adesso parliamo con ...inc... (I periti fonici precisano che può essere un nome ma non è chiaro a chi si riferisce) vediamo cosa dice lui...

B. Caso mai mi chiamate...

M. Va beh...ti chiamiamo noi subito

B. Va bon...ciao...

M. D'accordo...

B. Ciao... (fine della conversazione).

Il documento è molto importante per di-

verse ragioni. Innanzitutto il capitano Bruschina afferma che c'è un ufficiale del Centro radar di Ciampino disposto ad intervenire presso l'Ambasciata americana per avere informazioni sul Dc 9 Itavia. Ciò significa che tra i militari c'era già il sospetto che l'aereo civile fosse stato abbattuto da un missile. Invece a livello di governo e in Parlamento si affermò, per alcuni mesi, che il Dc 9 era caduto per cedimento delle strutture dovuto al logoramento del velivolo. La compagnia aerea Itavia fu sciolta, alcuni parlamentari, di recente, hanno affermato (un cenno, in proposito lo ha fatto anche il presidente Cossiga) che si è trattato di un grosso affare economico senza indicare esplicitamente i beneficiari.

Un altro elemento importante riguarda la presenza di un traffico americano nella zona di Ustica e si parla di un eventuale coinvolgimento di una portaerei. La telefonata si conclude con un accordo tra i due interlocutori, cioè che si sarebbero richiamati.

E' probabile che la successiva telefonata faccia parte di quelle conversazioni che il giudice Priore non ha depositato nei giorni scorsi ma che, forse, saranno messe a disposizione delle parti entro oggi o lunedì prossimo. Durante lo sbarco dei resti del Dc 9 a Napoli, avvenuto nelle settimane scorse, sia Priore che il pm Salvi affermarono che le registrazioni delle telefonate sono importanti ai fini dell'inchiesta, pertanto c'è da attendersi altre novità.

i misteri
di Ustica

Nella notte della tragedia i centri di controllo
tentarono di comunicare con molti velivoli per
coordinare i soccorsi. Ma non con il 'Navy 61206'

Perché nessuno chiamò quell'aereo americano?

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - L'elemento più sconcertante che si
rileva dalle diverse centinaia di telefonate
registrate la sera della tragedia di Ustica dal
Comando aeronautico di Martina Franca, le
cui trascrizioni sono state depositate ieri, ri-
guarda, senza alcun dubbio, l'aereo della Ma-
rina Usa «Navy 61206». Questo aereo, decola-
to da Sigonella ha volato nella zona cala-
bresse, tra Lamezia e Ustica, prima, durante e
dopo l'abbattimento del Dc 9 Itavia. Ebbene,
mentre il centro di soccorso aereo di Ciampino

e gli altri centri, compreso Martina Franca,
tentarono di mettersi in contatto con aerei
di linea che transitavano nella zona, nes-
suno chiamò il «Navy 61206» nonostante che
sia Ciampino sia Lamezia avessero avuto di-
versi collegamenti radio, proprio qualche
minuto prima che il Dc 9 fosse abbattuto. A
questo punto il «Navy 61206» potrebbe esse-
re il bandolo dell'intricata matassa sulla stra-
ge di Ustica. Le telefonate e i collegamenti ra-
dio in partenza e in arrivo a Martina Franca

evidenziano da parte degli ufficiali, addetti
al traffico e al soccorso aereo, la preoccupa-
zione che i responsabili della sciagura pote-
vano essere aerei americani mentre sembra
che la presenza di una portaerei Usa sia stata
subito esclusa dai nostri centri radar. Dalle
trascrizioni delle telefonate traspare un qua-
dro completo per quanto riguarda le opera-
zioni di soccorso, messe in atto a cominciare
da venti minuti dopo la scomparsa del Dc 9
dal radar di Ciampino.



Il giudice Rosario Priore

UNA conversazione tra tre uffi-
ciali, registrata soltanto perché
il telefono era staccato e colle-
gato con qualche centro radar,
costituì una specie di riassunto
di quanto avvenne dalle
ore 21 alle 23,45 del 27 giugno
1980. Il primo ufficiale chiede:
«Senti verrà il colonnello Lippo-
lis?». Quest'ultimo è il coman-
dante del soccorso aereo di Mar-
tina Franca ed era stato fatto ri-
cercare dai carabinieri perché
era in ferie in una località vicina
al Comando dell'Aeronautica. Il
primo ufficiale prosegue: «Ha
detto il generale di informarsi
con Weststar (forse il comando
della VI Flotta n.d.r.) se c'era
una portaerei americana». Ri-
sponde un secondo ufficiale:
«Mi è stato detto che Weststar ha
affermato che non ci sono por-
taerei né c'è stato traffico di altra
natura americano, inoltre i no-
stri radar non hanno visto rien-
te in tutto il pomeriggio». Parla
un terzo ufficiale: «Se no, perché
la Riv di Roma (il centro di rac-
colta segnali radar di Ciampino
n.d.r.) l'ha visti».

All'22,26 c'è una telefonata
tra il capitano Patronigriffi e il
maresciallo Acampora. L'uffi-
ciale chiede: «Senta un po', in
quella zona avete per caso con-
trollato traffico americano?». Ri-
sposta: «Negativo comandante».
Patronigriffi chiama un al-
tro centro: «Siete in grado di po-
ter chiedere se in quella zona il
interessata per il Dc 9, c'è per
caso una portaerei o traffico a-
mericano? Perché il soccorso
ha avuto una comunicazione da
Ciampino che in zona c'è traffi-
co americano anche se, però, ic-
ho chiesto ai miei siti dipendenti
e non hanno trovato nessuna
orma di radar». In una successi-
va telefonata, un ufficiale do-
manda: «Allora non c'è nessuna
portaerei in zona?». Risposta:
«Nessuna portaerei e nemmeno
conoscono nessun traffico ame-
ricano».

In sostanza l'unica signala-



Stelio Nardini, capo di stato
maggiore dell'Aeronautica

zione che dà la presenza di traffi-
co di aerei americani nella zona
dove è caduto il Dc 9, proviene
da Ciampino mentre gli altri
centri radar e di ascolto del bas-
so Tirreno, la escludono. Può
darsi che la notizia di Ciampino
si riferisca all'aereo «Navy
61206» ma nessuno chiarirà la
circostanza.

Un aspetto interessante si rile-

Il portavoce dell'arma aerea ribadisce la versione di sempre L'Aeronautica insiste "A noi non risulta..."

ROMA - La reazione è impacciata, piena di im-
barazzo. «Ho letto gli articoli su tutti i quotidiani. Ho
studiato attentamente la cartina, il percorso del
presunto aereo, ho fatto dei calcoli... ecco, con tutta
franchezza resto perplesso. La storia non mi con-
vince. Prendendo per veri i dati, quel velivolo a-
vrebbe dovuto volare a Mac 3. Una velocità impossi-
bile a bassa quota, l'avrebbero notato tutti, il bang
avrebbe svegliato mezza Calabria, l'operatore si sa-
rebbe messo a gridare con Ciampino...».

Il colonnello Fatone, responsabile dell'ufficio re-
lazioni esterne dell'Aeronautica militare italiana,
ha passato una mattinata d'inferno. I giornali han-
no pubblicato un documento che sbugiarda ancora
una volta l'arma azzurra. Per undici anni, sia i verti-
ci militari, sia quelli politici, hanno sostenuto che
nella zona attorno a Ustica non era in volo alcun
velivolo. Ora si scopre che invece prima, durante e
dopo la strage, tra Catanzaro e Palermo, c'era un
caccia della marina statunitense: il Navy 61206.

Colonnello Fatone, cosa stava facendo il
Navy 61206?

«A noi non risulta che ci fosse un aereo militare
in volo quella notte in quella zona».

Questa volta lo affermano dei documenti uffi-
ciali.

«Bisogna vedere se si trovava proprio sulla zona
di Ustica. Noi non abbiamo mai negato che ci fosse-
ro velivoli. Abbiamo escluso che volassero nell'

area interessata dall'incidente».

Suvvia colonnello, esiste un dialogo tra ope-
ratori di centri radar diversi. Non le pare assurdo
continuare a negare l'evidenza?

«L'Aeronautica militare è composta da tanti pro-
fessionisti che si sentono cittadini di un paese dove
esiste lo Stato di diritto. Professionisti che hanno
rispetto delle vittime e dei loro familiari. Noi siamo
i primi a volere la verità. Anche noi vogliamo sa-
pere perché è caduto il Dc 9».

Ma per avvicinarsi alla verità, l'Aeronautica
militare dovrebbe dire ciò che sa.

«Lo abbiamo sempre fatto».

Con molta riluttanza. Esistono agli atti della
commissione Stragi verbali con dichiarazioni
di alti ufficiali dell'Aeronautica che il tempo
ha poi smentito o contraddetto.

«Guardi, io sono il primo a voler scoprire la ve-
rità. Per molti, moltissimi di noi è lacerante essere
sottoposti continuamente ad attacchi che trovia-
mo ingiusti. Anche noi aspettiamo da dieci anni di
chiarire un giallo che troviamo assurdo».

E allora perché non fornire una spiegazione
sulla presenza di questo velivolo attorno alla
zona di Ustica?

«Esiste un'inchiesta della magistratura, esistono
dei ruoli istituzionali, esistono procedure. Vanno
tutti rispettati. Anche se siamo stanchi di trovarci al
centro di accuse e di sospetti immeritati».

di comunicazioni. Arriva la
notizia che sull'aereo c'era Mas-
simo Fontana come copilota,
conosciuto da molti ufficiali del
soccorso aereo. Il comandante
Lippolis: «Il pilota non me lo ri-
cordo perché non è roba nostra.
Gatti? Ma penso che venga dalla
Marina. Speriamo che «sti razzi
siano quelli buoni». Nessuna
nave e nessun elicottero in avvi-

cinamento segnala che hanno
lanciato razzi bianchi, la speran-
za aumenta ma da Roma arriva
la notizia che a bordo del Dc 9
non ci sono in dotazione razzi di
questo tipo. Dopo circa un'ora,
arriva la notizia che è stato l'a-
ereo antisommersibile, inviato
sul posto dalla base di Augusta, a
lanciare i due razzi.

La trascrizione delle telefona-

te, contenute in settecento pag-
ne, più che contenere clamori
se novità sono sicuramente im-
portanti per il giudice istruttore
Rosario Priore e per i pm Vin-
cenzo Rnselli e Giovanni Salvi
perché illustrano, in modo al-
tante volte dettagliato, quale fosse il
clima, la sera della sciagura nei
diversi Centri radar. I vertici
dell'Aeronautica militare han-
no sempre cercato, invece, di
accreditare un quadro che de-
scrive l'impressione di una vicenda
casuale senza alcuna implica-
zione di possibili caccia milita-
ri o di lancio di missili.

Gli avvocati Franco Di Maria
Romeo Ferrucci e Alfredo Ga-
lasso, rappresentanti dei fami-
liari delle vittime di Ustica han-
no rilasciato una dura dichiara-
zione dopo aver appreso dall'
stampa che un aereo americano
volava intorno a Lamezia prima
durante e dopo l'abbattimento
del Dc 9. «A prescindere da tut-
te le indagini» hanno affermato
tre legali ufficiali dell'Aeronautica
dopo undici anni una prova inconfutabile, la
presenza del «Navy 61206» che
confirma quanto stabilirono
periti nel 1989, cioè che sull'
zona ci fu un'azione di guerra».
Inoltre i tre legali hanno aggiun-
to che «le iniziative dell'Aero-
nautica militare di accreditare
anche recentemente la tesi della
bomba a bordo, dimostra che
una forza armata della Repub-
blica si è schierata contro la ve-
rità e la giustizia. Le ultime cir-
costanze emerse sono clamoro-
se e costituiscono una prova do-
cumentale, siamo, dunque, ac-
canto a una svolta dell'inchiesta che
non potrà che portare a nuove
incriminazioni in tempi assai
ravvicinati. C'è, però, la neces-
sità di accertare le responsabi-
lità dei magistrati che hanno
condotto per 10 anni l'inchiesta
che hanno tenuto negli scanti
nati di Piazzale Clodio le regi-
strazioni delle telefonate che
contenevano queste prove im-
portanti».

Da Andreotti a Formica ecco cosa dissero sulla strage

Cossiga

29 giugno 1989 - «E' più colpevole chi ha nascosto la verità di chi ha commesso il delitto». 6 luglio 1990 - «Il governo, il Parlamento e l'opinione pubblica, furono fuorviati».

Andreotti

14 giugno 1990 - «Più ne leggo e meno ci capisco. Di questo passo, non solo non si arriva alla verità, ma si intorbidano le acque. Chiunque abbia delle informazioni le deve dare».

Martini

20 giugno 1990 - L'ex capo del Sismi disse: «Chiedemmo informazioni a Usa, Gran Bretagna, Francia, Israele e Grecia. Anche se avessero avuto a che fare con Ustica, non l'avrebbero mai detto».

Formica

10 luglio 1991 - «Sei mesi dopo, mi convinsi che era stato un missile. Non ci prendiamo in giro. I militari sapevano, mentre i politici sono stati tenuti all'oscuro».

Parisi

17 ottobre 1990 - L'ex capo del Sisdise disse: «Una strage organizzata da 007 stranieri e coperta da "elementi devianti" dei nostri servizi. I militari sapevano ciò che era accaduto».

E Cossiga sollecita il governo

ROMA - Immediato l'interessamento del presidente della Repubblica riguardo alle ultime rivelazioni sulla tragedia di Ustica.

Appena ha appreso dalla stampa di ieri che ci sarebbero stati aerei americani nel cielo di Ustica nel giorno e nell'ora del disastro dell'aereo Itavia, il presidente della Repubblica ha preso subito contatto con il presidente del Consiglio dei ministri, il ministro della Difesa e lo Stato maggiore dell'Aeronautica militare. Cossiga, che era presidente del Consiglio all'epoca, ha sempre seguito di persona gli sviluppi della vicenda presentando anche una sua relazione su tutti gli aspetti di cui era a conoscenza.

«D'intesa con il capo dello Stato - secondo il testo di un comunicato del Quirinale - il governo esperirà ogni passo necessario, anche presso paesi amici ed alleati, in vista di chiarire completamente i fatti ed accertare pienamente la verità».

Il portavoce dell'arma aerea ribadisce la versione di sempre

L'Aeronautica insiste "A noi non risulta..."

ROMA - La reazione è impacciata, piena di imbarazzo. «Ho letto gli articoli su tutti i quotidiani. Ho studiato attentamente la cartina, il percorso del presunto aereo, ho fatto dei calcoli... ecco, con tutta franchezza resto perplesso. La storia non mi convince. Prendendo per veri i dati, quel velivolo avrebbe dovuto volare a Mac 3. Una velocità impossibile a bassa quota, l'avrebbero notato tutti, il bang avrebbe svegliato mezza Calabria, l'operatore si sarebbe messo a gridare con Ciampino...».

Il colonnello Fatone, responsabile dell'ufficio relazioni esterne dell'Aeronautica militare italiana, ha passato una mattinata d'inferno. I giornali hanno pubblicato un documento che sbugiarda ancora una volta l'arma azzurra. Per undici anni, sia i vertici militari, sia quelli politici, hanno sostenuto che nella zona attorno a Ustica non era in volo alcun velivolo. Ora si scopre che invece prima, durante e dopo la strage, tra Catanzaro e Palermo, c'era un caccia della marina statunitense: il Navy 61206.

Colonnello Fatone, cosa stava facendo il Navy 61206?

«A noi non risulta che ci fosse un aereo militare in volo quella notte in quella zona».

Questa volta lo affermano dei documenti ufficiali.

«Bisogna vedere se si trovava proprio sulla zona di Ustica. Noi non abbiamo mai negato che ci fossero velivoli. Abbiamo escluso che volassero nell'

area interessata dall'incidente».

Suvvia colonnello, esiste un dialogo tra operatori di centri radar diversi. Non le pare assurdo continuare a negare l'evidenza?

«L'Aeronautica militare è composta da tanti professionisti che si sentono cittadini di un paese dove esiste lo Stato di diritto. Professionisti che hanno rispetto delle vittime e dei loro familiari. Noi siamo i primi a volere la verità. Anche noi vogliamo sapere perché è caduto il Dc9».

Ma per avvicinarsi alla verità, l'Aeronautica militare dovrebbe dire ciò che sa.

«Lo abbiamo sempre fatto».

Con molta riluttanza. Esistono agli atti della commissione Stragi verbali con dichiarazioni di altissimi ufficiali dell'Aeronautica che il tempo ha poi smentito o contraddetto.

«Guardi, io sono il primo a voler scoprire la verità. Per molti, moltissimi di noi è lacerante essere sottoposti continuamente ad attacchi che troviamo ingiusti. Anche noi aspettiamo da dieci anni di chiarire un giallo che troviamo assurdo».

E allora perché non fornite una spiegazione sulla presenza di questo velivolo attorno alla zona di Ustica?

«Esiste un'inchiesta della magistratura, esistono dei ruoli istituzionali, esistono procedure. Vanno tutti rispettati. Anche se siamo stanchi di trovarci al centro di accuse e di sospetti immeritati».

Il Pentagono per ora non indaga

WASHINGTON - Per ora il Pentagono non intende riaprire il dossier su Ustica. Ma se novità importanti fossero portate alle sue attenzioni tramite canali appropriati, ossia consultazioni a livello governativo tra Roma e Washington, potrebbe riesaminare la sua posizione. Ritiene comunque improbabile tale eventualità. In passato era emerso che il giorno della tragedia la portaerei americana Saratoga era in navigazione presso quel tratto del Mediterraneo. Il ministro degli Esteri italiano Gianni De Michelis, che venerdì a Washington è stato ricevuto dal consigliere della sicurezza Scowcroft, e che ieri sera ha partecipato al banchetto della Fondazione nazionale italo-americana con Bush, ha rifiutato commenti.

ROMA - In diciassette giorni è il film italiano che ha raccolto il maggior incasso. Ben 1.320.048.000 di lire. Ed è il film italiano che piace di più al pubblico italiano. Giovani e anziani. Donne e ragazzi. Intellettuali impegnati e amanti dell'avventura. Un vero successo. Eppure, al festival di Venezia non aveva riscosso molto entusiasmo. Marco Risi l'ha diretto con abile regia. Raccontare con le immagini la trama di un giallo così intricato, che ha scandito gli ultimi undici anni del nostro paese, non era un'impresa facile. Due settimane dopo l'uscita sul grande schermo de *Il muro di gomma*, la spy story sulla strage del Dc9 di Ustica, siamo tornati a vederlo in un cinema romano. All'Eden, nel cuore del quartiere Prati, l'unica sala dove viene ancora proiettato.

Abbiamo raccolto commenti e sensazioni per capire cosa attrae tanto pubblico su una vicenda che in fondo si trascina stancamente da tempo. Nonostante i colpi di scena, le novità clamorose. Ebbene, abbiamo scoperto un'Italia scettica, cinica, diffidente sulla possibilità di raggiungere la verità su casi come quello di Ustica. Ma non per que-

E quel film fa tremare l'Italia

di DANIELE MASTROGIACOMO

sto disposta alla rinuncia. Resiste la speranza di arrivare, almeno una volta, a fare luce su una tragedia che ha toccato ognuno di noi, perché ognuno di noi poteva trovarsi a bordo di quell'aereo. Se domina l'incertezza, la rassegnazione, cresce anche il desiderio di svelare l'intrigo che aleggia sulla strage.

Un gruppo di ragazzi di liceo, al massimo diciassetenni, scherza e ride sotto il manifesto del film di Risi. Ci avviciniamo e chiediamo: voi credete che esista la verità in Italia? Guardano il cronista con aria divertita. Sembrano non capire: «Quale ve-

rità? La verità sul Dc 9? Quella non si saprà mai, anche se tutti sanno cosa è accaduto». E cosa è accaduto? «Il missile... sì, insomma, lo sanno tutti che a colpire il Dc9 è stato un missile. Quello che non si saprà mai è chi lo ha lanciato».

Quando è avvenuta la tragedia, quei ragazzi avranno avuto sei anni. Eppure, oggi sono qui a rivivere con le immagini del film un pezzo di storia dell'Italia dei misteri. Curiosità? Gusto dell'intrigo? Passione per i gialli al limite della fantapolitica? Cosa spinge tanta gente a vedere *Il muro di gomma*? «Vogliamo capire»,

risponde Anna, una biondina. «Sui giornali si parla sempre di Ustica, ma ancora oggi non abbiamo capito bene come sono andate le cose. Ecco, siamo venuti per vedere fino a che punto si può negare anche l'evidenza». Interviene Mario, capelli neri, occhiali, jeans strappato sulle ginocchia: «Per vedere quante bugie si sono raccontate su questa storia non c'è bisogno di un film. Le immagini rendono vivo un giallo che abbiamo seguito alla tv e sui giornali. Ma in quanto a verità, è inutile, non si saprà mai». Inizia lo spettacolo e la sala si riempie. Ci saranno un

centinaio di spettatori. I ragazzi si spostano sulle ultime file, gli altri trovano posto sparpagliati. Sedia vicino a due signore. Una fa la casalinga, l'altra è professoressa di liceo.

Parlano sottovoce, mentre scorrono le immagini del film. «Lei è un giornalista? Beh, il ruolo della stampa in questa vicenda è stato fondamentale. Senza la presenza dei quotidiani, senza la vostra ostinazione, Ustica sarebbe finita nel dimenticatoio. Di esempi ce ne sono decine. Basti pensare a piazza Fontana...». Perché siete venute a vedere il film? Risponde la casalinga: «Ne

ho parlato l'altra sera con una mia amica. Fa la giornalista anche lei. E' alle prime armi, ma mi ha detto che dovevo vederlo, che ne valeva la pena». Incalza la professoressa: «Fare il film è stato un esempio di impegno civile. E' scandaloso assistere impotenti ad un balletto di bugie e di omissioni. Ci si sente presi in giro». Si sfoga la casalinga: «Sì, siamo stufe e arrabbiate. Fa rabbia che dopo dieci anni non si sa assolutamente nulla». Credete che in Italia esista la verità? Le due signore sorridono sarcastiche: «No, non esiste. E su Ustica, la verità non la troveranno mai».

Scorrono ancora le immagini del film. C'è il giornalista che indaga e che si scontra con i silenzi e le omertà. E c'è quel signore, misterioso, vestito elegante, che ogni tanto lo incontra, gli dà dei consigli e alcune spiegazioni. Una in particolare: che le eventuali implicazioni internazionali della vicenda giustificano tanta riluttanza anche di taluni apparati istituzionali. Le due spettatrici tornano a sorridere e nel silenzio della sala soffiano all'orecchio del cronista: «Adesso capisce perché la verità non si scoprirà mai?».

Codardi di Stato per dieci anni

PER anni le trascrizioni delle telefonate intercorse quella notte tra vari centri radar e della difesa aerea, sono rimaste in un angolo senza che nessuno trovasse il coraggio e la determinazione di andarle ad ascoltare. Quando finalmente questo lavoro è stato fatto, s'è visto che i sospetti subito sorti sulle versioni ufficiali erano fondati. E' falso ciò che affermarono le autorità militari il giorno dopo la tragedia. In un comunicato ufficiale del 28 giugno 1980 si leggeva: «Nessun mezzo aeronavale italiano o alleato era in volo nella zona di Ustica al momento dell'incidente». Tutte balle.

Il maresciallo Bruschiina del centro radar di Ciampino dice chiaramente al suo collega di Marinafranca: «C'era traffico americano molto intenso in zona in quel periodo». L'espressione "in quel periodo" vale per "al momento dell'incidente". Quelle parole vennero pronunciate, e registrate, alle 22.20 di quella stessa notte, cioè quando gli ordini di nascondere e depi-

stare tutto o non erano ancora stati dati o non erano ancora stati trasmessi a tutti coloro che avrebbero dovuto osservarli.

Alla luce di questi fatti acquista un significato ancora maggiore la telefonata drammatica che un anonimo aviere del centro radar di Marsala fece durante una puntata di "Telefono giallo" del 1988. Non ne posso più, confessò in diretta quell'uomo, di portarmi appresso un peso del genere. Quella notte i nostri superiori ci ordinarono di consegnare i nastri radar con le registrazioni dell'accaduto e di dimenticare quanto avevamo visto. Quella confessione fu il primo segnale che la verità, nonostante tutto, non era irraggiungibile.

Tutti i servizi segreti e tutte le autorità militari del mondo dicono bugie. Per un servizio di controspionaggio o per uno stato maggiore l'uso della menzogna per motivi d'interesse nazionale può essere, in talune circostanze, addirittura un dovere. Però non c'è ragione di Stato che

valga davanti a ottanta morti. I responsabili militari e politici che hanno organizzato questo deplacito di massa non hanno considerato che arroccarsi nella menzogna, quale che ne fosse la ragione, voleva dire mettersi sul piano di quei soldati tedeschi che come scusante del loro delitto invocarono gli ordini ricevuti. Alla luce degli ultimi fatti acquista un grottesco significato anche la smentita d'ufficio del sottosegretario alla Difesa Usa William Taft IV che, nel gennaio '89, scrisse: «Gli Stati Uniti non avevano navi o aerei in azione nel Tirreno al momento dell'incidente». Gli aerei Usa in azione quella notte nella zona erano almeno due, adesso ne conosciamo perfino le sigle. E sapendo questo dobbiamo relegare tra gli atti indegni d'un grande paese la pigrasmentita di routine di ramata l'altro ieri da un Pentagono chiaramente inconsapevole perfino della natura delle ultime rivelazioni.

Anche se non sappiamo ancora esattamente ciò che accadde nel cielo di Ustica, ab-

biamo raggiunto un livello di verità che, scartate le bugie, ci permette di restringere a non più di due o tre le ipotesi possibili.

La prima ipotesi è che alcuni velivoli militari, probabilmente americani, s'impegnarono in un combattimento aereo con un Mig libico, il famoso Mig poi precipitato sulle montagne della Sila, che era riuscito a penetrare inosservato la nostra difesa aerea. Durante il duello, un missile sparato da un velivolo alleato contro il bersaglio nemico colpì il Dc9 dell'Itavia per un errore di calcolo forse facilitato dal fatto che il Mig s'era rifugiato nella scia dell'aereo di linea.

Seconda ipotesi. Quella notte era in corso un'esercitazione aeronavale alleata nella zona di Tirreno compresa tra la Sardegna, la Sicilia e le coste occidentali della penisola. Un aereo-bersaglio o un missile da esercitazione (quindi sprovvisto della testata esplosiva), mal diretto o sfuggito al controllo, ha rasentato il Dc9 in volo

tra Bologna e Palermo squarciandone la parte superiore della fusoliera all'altezza della cabina di pilotaggio o poco dietro.

Una terza possibile ipotesi è che la tragedia sia avvenuta per una combinazione di queste due ipotesi principali. Vale a dire che il Mig libico si sia trovato a fare da intruso casuale durante l'esercitazione alleata o americana.

Errori come si vede, gravi errori o tragiche leggerezze. Quasi certamente niente di doloso, niente comunque di paragonabile alle sanguinose deviazioni di cui i servizi segreti italiani, o settori del medesimo, si sono dimostrati capaci nel corso di questi anni. Anche per questo le menzogne che per dieci anni le autorità militari e politiche hanno cercato di imporci acquistano un supplementare sapore di codardia nei confronti del paese e di servilismo verso chi quei tragici errori commise.

CORRADO AUGIAS

Il Pentagono per ora non indaga

WASHINGTON - Per ora il Pentagono non intende riaprire il dossier su Ustica. Ma se novità importanti fossero portate alle sue attenzioni tramite canali appropriati, ossia consultazioni a livello governativo tra Roma e Washington, potrebbe riesaminare la sua posizione. Ritiene comunque improbabile tale eventualità. In passato era emerso che il giorno della tragedia la portaerei americana Saratoga era in navigazione presso quel tratto del Mediterraneo. Il ministro degli Esteri italiano Gianni De Michelis, che venerdì a Washington è stato ricevuto dal consigliere della sicurezza Scowcroft, e che ieri sera ha partecipato al banchetto della Fondazione nazionale Italo-americana con Bush, ha rifiutato commenti.

REPUBBLICA 6/7 ottobre 1991

**i misteri
di Ustica**

Il professor Zurlo, che esaminò il corpo del pilota precipitato, fu convocato dal maggiore incriminato Inzolia e lo fece parlare con un colonnello dell'Arma

'Quell'ufficiale dei carabinieri voleva sapere tutto sul Mig libico'

'E l'Aeronautica mi chiese di ritirare la perizia'

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA - «Il maggiore Vincenzo Inzolia? Lo conosco bene. Molto bene. Allora era capitano. Mi ricordo quando ci convocò in caserma, a Crotona. Ci presentò un signore distinto, vestito tutto di bianco. Disse che quell'uomo era venuto da Roma. Ebbene, solo più tardi, prima in Commissione stragi, poi con il giudice Priore, scoprii che si trattava di un ufficiale medico dell'Aeronautica, forse dei Sios, il servizio segreto...». Anselmo Zurlo, primario cardiologo dell'ospedale civile di Crotona, è uno dei due periti medici che vennero incaricati di svolgere la perizia sul corpo del pilota libico, schiantatosi con il suo Mig 23 sui costoni della Sila. Lo raggiungiamo per telefono a casa della figlia. Ha appena letto la notizia dell'incriminazione del maggiore Inzolia per falsa testimonianza e favoreggiamento.

Perché lei e il suo collega Erasmo Rondanelli veniste convocati dal maggiore dei carabinieri Inzolia?

«Sulle prime restammo stupiti. Non capivamo il motivo della convocazione. Il maggiore ci disse che c'era una persona, venuta da Roma, che voleva parlarci a proposito della perizia sul cadavere del pilota libico».

Quando avveniva tutto questo?

«Subito dopo aver fatto l'autopsia. Un paio di giorni dopo, mi sembra il 25 luglio del 1980».

E la persona venuta da Roma si presentò?

«No. Ricordo che usava un linguaggio molto appropriato. Insomma, ebbi la netta sensazione che ci trovavamo di fronte un collega, un medico».

Cosa vi disse?

«Ci mostrò una foto polaroid con il corpo di un pilota, ci disse che si vedeva chiaramente che era morto da poco, che retrodatare il decesso era sbagliato. Insomma, tentò di convincerci che sta-

vamo prendendo una bufala. Che il supplemento di perizia, nel quale precisavamo l'avanzatissimo stato di decomposizione del pilota, facendo risalire ad almeno venti giorni prima la data della morte, non aveva senso».

E voi, come reagiste?

«Spieghammo i motivi del nostro supplemento di perizia e lo consegnammo nella cancelleria del Tribunale di Crotona».

Ma il supplemento sparì.

«Già...».

Quando senti nuovamente parlare del maggiore Inzolia?

«Otto anni dopo. La procura di Crotona aveva riaperto un'in-

chiesta sul giallo del Mig libico. Il Pm Costa, incaricato del fascicolo, convocò nel suo ufficio tutte le persone coinvolte. C'eravamo Rondanelli, io e ovviamente anche il maggiore Inzolia, all'epoca dei fatti comandante la compagnia dei carabinieri della città. Noi raccontammo al magistrato l'incontro con l'ufficiale dell'Arma e l'uomo venuto da Roma. Inzolia, invece, negò tutto. Negò con sfrontatezza. In seguito seppi anche la frase testuale, quella che viene riportata nel film di Risi. Disse testualmente: "Mi meraviglio che due professionisti così stimati raccontino

cose del genere. Non ho memoria del fatto"».

Insomma, vi presero per visionari...

«Esattamente. Non si sa per quale motivo ci eravamo inventati tutto. Quell'incontro con il distinto signore venuto da Roma non era mai avvenuto».

E quando emerse la verità?

«Circa un anno fa. Avevo saputo che un ufficiale dell'Aeronautica era stato convocato dalla Commissione stragi a proposito del Mig caduto sulla Sila. Vidi delle immagini sulla sua deposizione e mi sembrò di riconoscerlo. Nel gennaio scorso, il giudice

Priore venne in Calabria. Voleva ascoltare un soldato di leva: aveva dichiarato di essere rimasto per una notte di guardia al Mig, molti giorni prima del 18 luglio, data ufficiale dell'incidente. In quella occasione, il magistrato mi convocò per chiarire altre circostanze. Ad un certo punto gli feci io una domanda: gli chiesi se l'uomo venuto da Roma era lo stesso testimone ascoltato in Commissione stragi. Il giudice me lo confermò e mi rivelò il suo nome: si chiamava Simini, un colonnello medico dell'Aeronautica militare.»

Cosa aveva dichiarato il co-

lonnello Simini?

«Il giudice Priore tirò fuori dal suo computer il verbale del colonnello dell'Aeronautica. Simini confermava la nostra versione. Disse che era venuto a Crotona, che ci aveva parlato, che avevamo discusso sul supplemento di perizia. Insomma, disse la verità. Era stato lui, per primo, a contraddire la testimonianza del maggiore Inzolia».

Dai nastri delle conversazioni tra operatori radar, risulta che lo stesso maggiore Inzolia la notte della strage del Dc 9 chiese informazioni su ciò che era accaduto. Non le sembra strano?

«Infatti. La cosa mi ha stupito. Cosa ne sapeva dell'incidente del Dc 9 e soprattutto cosa c'entrava la sua compagnia, ammesso che volesse contribuire alle ricerche del velivolo? Come mai voleva sapere notizie a tutti i costi sulla tragedia? Evidentemente era già stato allertato. Questo spiega perché ci convocò nel suo ufficio e perché ci fece incontrare con il colonnello dell'Aeronautica».

Il giudice Priore e il pm Salvi battono questa pista. La comunicazione giudiziaria per falsa testimonianza e favoreggiamento è scattata per almeno due motivi: perché il maggiore Inzolia ha mentito quando ha negato di aver convocato nella sua caserma i due periti calabresi e perché ha negato che da Roma fosse giunto un ufficiale dell'Aeronautica. I due inquirenti adesso vogliono capire anche perché il maggiore Inzolia si interessò, la notte del 27 giugno 1980, al Dc 9 dell'Itavia scomparso nei cieli di Ustica. La sua compagnia non era coinvolta nelle ricerche. Ma lui ugualmente chiese all'operatore radar dell'aeroporto di Crotona di mettersi in contatto con il Terzo Roc di Martina Franca per sapere «informazioni e particolari» sull'incidente.

i misteri
di Ustica

I provvedimenti del giudice Priore per falsa testimonianza e favoreggiamento colpiscono l'ex comandante del Roc di Marinafranca, un capitano e un tenente della stessa base, un sottufficiale del centro radar di Licola. Svelata l'identità dei due aerei americani su Ustica

Incriminate le bugie dell'Aeronautica

Avvisi di reato a un generale 2 ufficiali e un maresciallo

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Il generale dell'Aeronautica militare, Romolo Mangani, che era comandante del Roc di Marinafranca, all'epoca della tragedia di Ustica è stato incriminato dal giudice istruttore Rosario Priore su richiesta del pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi. Altri avvisi di reato (l'istruttoria è condotta con le vecchie norme del codice di procedura penale) sono stati inviati al capitano Patroni Griffi, il tenente Marzulli, entrambi in servizio a Marinafranca, e al maresciallo Di Mico, in servizio al centro radar di Licola. L'ipotesi di reato, secondo indiscrezioni non confermate, sarebbero la falsa testimonianza e il favoreggiamento. Un altro avviso di reato era stato inviato al capitano dei carabinieri, Vincenzo Inzolia per la vicenda del Mig 23, caduto sulla Sila.

Le prove o gli indizi che avrebbero convinto gli inquirenti ad emettere i provvedimenti giudiziari dei militari dell'Aeronautica non sono state rese note ma da quello che si è potuto capire si riferirebbero alla presenza dell'aereo della Marina americana «Navy 61206» in volo nella zona di Lamezia, prima, durante e dopo l'abbattimento del Dc 9 e la presenza, mezz'ora dopo l'incidente di un altro aereo Marina americana, decollato da Sigonella e catalogato con la sigla «Charlie 12».

Missione segreta

I vertici dell'Aeronautica e gli operatori ai centri radar del basso Tirreno, interrogati come testimoni, non hanno mai ammesso la presenza di questi due aerei, anzi avrebbero affermato che non c'erano aerei militari nella zona. Dalla registrazioni delle loro telefonate, il giudice ha potuto stabilire in modo inequivocabile che, più volte hanno parlato dei due velivoli militari.

Il «Navy 61206», quest'ultima è la sigla che il pilota ha dato al radarista di Lamezia, è un aereo «Super King Air 200». L'aereo è un bimotore a elica che viene costruito negli Usa dalla «Bee-

chcraft» per la Marina americana viene impiegato per il pattugliamento radar e per le riprese fotografiche anche da alta quota, inoltre ha una speciale attrezzatura per il lancio di mezzi di soccorso sul mare (viveri, salvagenti, canotti). Come è noto il «Navy 61206», decollato da Sigonella circa 25 minuti prima dell'abbattimento del Dc 9, sorvolò a più riprese l'aeroporto di Lamezia con intervalli di circa 14 minuti, poi dopo la scomparsa dell'aereo di linea Bologna-Palermo con 81 persone a bordo chiese la rotta per rientrare a Sigonella. Il centro radar di Ciampino dette l'autorizzazione, poteva rientrare seguendo il tracciato Reggio Calabria-Catania-Sigonella.

L'altro aereo americano che decollò da Sigonella, mezz'ora dopo la sciagura è un «T 39», un aereo civile «executive» che la Marina americana, dopo particolari modificazioni, usa per l'addestramento dei radaristi che dalle navi guidano gli aerei oppure per il trasporto di personale «vip» tra i vari aeroporti. I centri radar italiani lo hanno classificato «Charlie 12» quando da Sigonella arrivò la richiesta di un piano di volo con destinazione la Spagna. Ciampino, in un primo momento non dette l'autorizzazione a volare tra Ustica e Ponzia, perché erano, già in corso, le ricerche del Dc 9 ma dietro alcune insistenze fu autorizzato il transito per quella zona anche se spostato di alcune miglia. Perché quell'aereo insistette per passare sul tratto dove era caduto il Dc 9? Ma a parte questi e altri interrogativi, l'elemento più consistente che si ricava dalle prove documentali, acquisite agli atti istruttori, è circoscritto alla presenza di questi due aerei che smentisce quanto era stato affermato dai vertici dell'Aeronautica militare e dalle autorità americane.

«Gli Stati Uniti effettueranno accertamenti in merito alle indicazioni emerse in Italia sulla presenza di un aereo militare americano nei cieli della Calabria al momento della sciagura del Dc 9 Itavia». Lo ha dichiarato a Washington, domenica scorsa, l'ambasciatore statunitense a Roma, Peter Secchia. Il dipartimento di Stato, su richiesta del giudice

Priore, inviò, nei mesi scorsi, una comunicazione dove si affermava che non c'erano aerei militari Usa in volo al momento dell'abbattimento del Dc 9 e precisò che l'ultimo atterraggio di un loro aereo si verificò alle ore 16,18 a Sigonella e riguardava un caccia della portaerei «Saratoga».

Il caso giudiziario del capitano dei carabinieri Vincenzo Inzolia che all'epoca comandava la compagnia di Crotona si riferisce alla vicenda del Mig 23, precipitato sulla Sila. Anche questa è una vicenda piena di misteri.

Il giallo del Mig 23

Ufficialmente il caccia libico cadde il 18 luglio 1980 cioè una ventina di giorni dopo il disastro di Ustica. Più volte si è ipotizzato uno stretto legame tra il Mig 23 e l'abbattimento del Dc 9 anche perché il missile più sospettato di aver colpito l'aereo civile perché a guida radar e con una quantità di esplosivo è l'«Advanced Atoll» in dotazione ai Mig 23 tipo esportazione. Il giudice Priore e i pm Roselli e Salvi, sembra che escludano un legame diretto tra le due vicende. Il luogo dove fu trovato il Mig 23, nelle vicinanze di Castel Silano, era frequentato da molte persone, in particolare da agricoltori, mentre il canale «Timpa delle Magare», dove cozzò il caccia, era poco profondo e privo da un lato di vegetazione. In sostanza sembra quasi del tutto impossibile che i resti dell'aereo potessero rimanere nascosti per oltre venti giorni.

Ma la vicenda del Mig 23 ha aperto numerosi interrogativi anche tra i componenti della Commissione stragi. In particolare l'ipotesi più accreditata è che i misteri sul caccia libico possono essere stati costruiti per depistare gli inquirenti. Un altro elemento strano si è aggiunto con una registrazione di una telefonata che un sottufficiale dell'aeronautica di Crotona fece al Comando di Marinafranca. Il maresciallo chiese notizie, la sera del disastro, sulla scomparsa del Dc 9 e precisò che era stato il capitano Inzolia, comandante della compagnia di Crotona, a sollecitarle. L'ufficiale dei carabinieri quali interessi aveva per chiedere cosa era accaduto al Dc 9? E' un interrogativo che gli inquirenti romani dovranno appurare. Attualmente Inzolia con il grado di

maggiore comanda il nucleo operativo del «gruppo Palermo 2». Ha detto di non avere ancora ricevuto l'avviso di reato e ha aggiunto: «Non posso dire nulla per una questione di correttezza nei confronti dei magistrati e non ho commenti da fare».

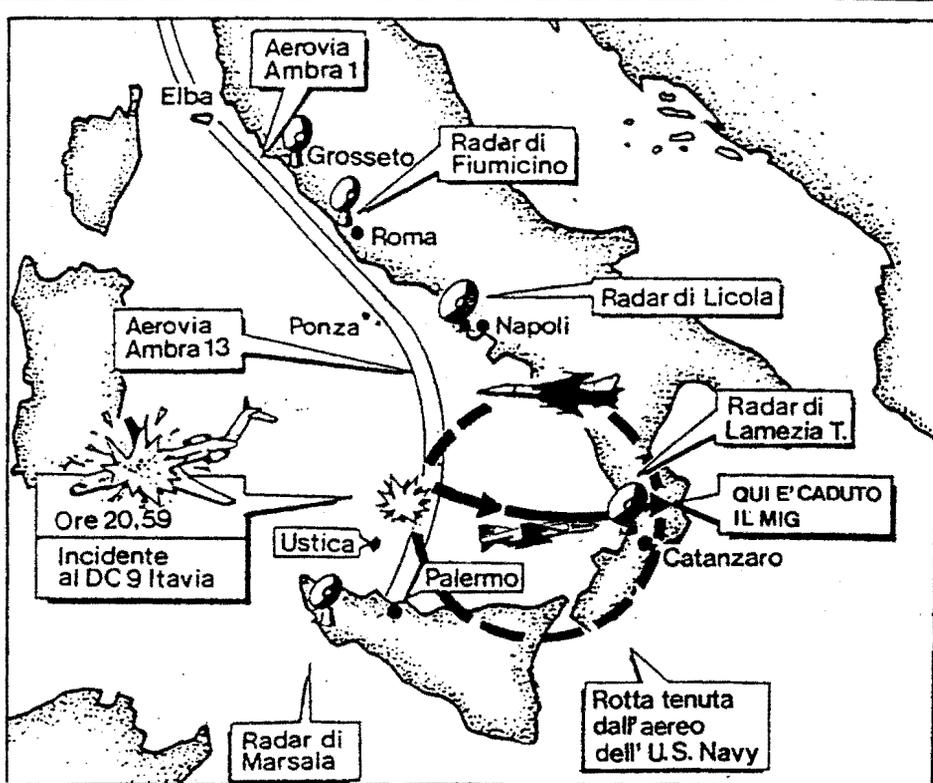
Per il giudice Priore, la giornata di ieri è stata molto intensa, ha ascoltato alcuni testimoni per tutto l'arco della giornata. Sembra che sia giunto il momento di tirare le somme, per lo meno per quanto riguarda tutti i vari personaggi che hanno taciuto o detto menzogne in questi undici anni di indagini. E' circolata la notizia che gli avvisi di reato sarebbero molti di più di quelli già indicati, si parla di una decina, ma non ci sono state né conferme, né smentite. Gli inquirenti sono preoccupati che le indiscrezioni che circolano possano distorcere la realtà processuale.

La tesi ufficiale 'Veniva dalla Libia'

IL MIG 23 LIBICO, secondo la versione ufficiale, proveniva dalla Libia. Il pilota sarebbe stato colpito da un malore e l'aereo avrebbe proseguito con il «pilota automatico» la sua corsa fino a schiantarsi sulla Sila. Questa versione è stata smentita dai rilevamenti tecnici, in particolare non aveva la sufficiente autonomia per raggiungere la Calabria.

Il terribile sospetto 'Causò la strage'

IL MIG 23, trovato sulla Sila, potrebbe essere l'aereo che i tracciati radar di Ciampino registrano dietro il Dc 9 Itavia, prima dell'abbattimento, e dopo, quando inizia la sua rotta verso Crotona. Questo tipo di aereo da caccia, tipo esportazione, fabbricato in Urss, è fornito di missili a guida radar e di missili che si orientano su fonti di calore.



Domani si riunirà la commissione stragi presieduta da Libero Gualtieri
E il 'caso Ustica' torna a San Macuto

ROMA - Domani l'assemblea plenaria della commissione stragi si riunisce a palazzo San Macuto per discutere del «caso Ustica». All'ordine del giorno il problema delle audizioni dei politici. Una questione delicatissima che già in altre occasioni ha portato l'organismo parlamentare sull'orlo della rottura. La scorsa settimana, dopo che due uffici di presidenza convocati per esaminare il problema sono andati deserti, il Pds ha accusato la Dc di boicottaggio.

Nel giorni scorsi, a Vicenza, il presidente della commissione, il senatore repubblicano Libero Gualtieri, ha ribadito la volontà di ascoltare i politici: tutti i presidenti del consiglio e i ministri della Difesa che si sono succeduti dal 1980 a oggi.

Una ipotesi che, in linea di principio, i due più direttamente interessati alle audizioni - Dc e Psi - dicono di condividere. «Vorremmo solo - dice Pier Ferdinando Casini, capogruppo democristiano - che le

audizioni fossero veramente necessarie. Siamo contrari a sfilate di tipo folkloristico. Insomma, si tratta di stabilire chi veramente può fornire elementi utili per le indagini, poi non abbiamo problemi di nomi: da Forlani e Craxi».

E Andrea Buffoni, capogruppo del Psi: «Fin dall'anno scorso abbiamo sostenuto che se ci sono state responsabilità di governo, esse vanno valutate a livello collegiale. Ognuno deve dire quanto ha fatto».

presiden-
in equili-
De Mita
eremo il

Forlani, Gava e De Mita ieri mattina al funerale di Franco Maria Malfatti; sopra il titolo, Francesco Cossiga

manca.

**"Avete perso
un'occasione"**

*o fatevi regalare la più
mai realizzata per il Medico
collezione e di elevato prestigio*



Formato 22 x 30 di pagine 240. Stampa su carta pregiata con 104 riproduzioni di stampe antiche, tutte a 5 colori. 100 e più ricorrenze e molte notizie utili. Rivestita elegantemente in seta. L. 70.000

ti distributori:

VNI, 10 - TEL. 02-7380789 - CAV. GIOVANNI RUSSANO
FRANCESCO, 36 - TEL. 049-33968 - FRANCESCO ROSSI
IGI, 15 - TEL. 06-6796641 - LIBRERIA INT. LE RIZZOLI
A STADERA, 85b - TEL. 081-759297 - CAMPANIA LIBRI
ONDO, 11a - TEL. 079-237569 - LIBRERIA SCIENTIFICA INT. LE

O EDITORE srl - medicina e scienze

SI Roma - Tel. 06/8831116 - Telefax 06/8831327

DA FALLIMENTO
ONFEZIONI BELLUNO (TRIB. BL)
VENDIAMO
FIRMATI (NUOVI ARRIVI)
PI IN PELLE E MONTONI SHEARLING
G. Srl VIA EMILIA EST 311 - MODENA
TA ALL'INGROSSO TEL. 059-374535)

**Una vita
alti e alti.**



La proroga della commissione stragi **Appello di Gualtieri** **"Lasciateci finire"**

ROMA - Il senatore repubblicano Libero Gualtieri lancia un appello perché la commissione stragi resti in vita. Ma ancora il presidente della Repubblica Francesco Cossiga non ha firmato la legge di proroga. C'è la possibilità che, al di là della volontà del Parlamento, la commissione che si occupa del sequestro Moro, di Gladio e di Ustica decada attraverso «tecniche da azzeccaregubugli». Così le ha definite il senatore della Dc Luigi Granelli.

Il rischio, ha spiegato Gualtieri, «è che non si trovino i tempi tecnici perché la legge venga promulgata il 31 dicembre di quest'anno». Questo proprio per la mancanza della firma del presidente. Gualtieri ha dunque lanciato un «appello» condiviso anche dalle associazioni dei familiari delle vittime delle stragi. «Dobbiamo fare in modo - ha detto - di rimanere investiti fino alla fine della legislatura del mandato, che il Parlamento ci ha affidato, di indagare sulle responsabilità politiche e amministrative che sono alla base dei tanti atti di terrorismo e di strage che hanno insanguinato il nostro paese. Faremo di tutto per non farci estromettere e per non mollare l'inchiesta».

Intanto l'indagine su Gladio prosegue al comitato parlamentare sui servizi segreti che ieri ha interrogato l'attuale capo del servizio segreto militare, generale Luigi Ramponi, e l'ex capo di stato maggiore dello stesso Sismi, generale Paolo Inzerilli. Il presidente dell'organismo parlamentare, Tarcisio Gitti (Dc) ha annun-

ciato che ai primi di gennaio comincerà la discussione sulla bozza di relazione sul «caso Gladio».

Ai dirigenti dei servizi segreti, il comitato di controllo ha chiesto spiegazioni su un documento giunto di recente, proveniente dalla procura militare di Padova, in cui viene descritta una misteriosa «operazione Delfino». Si tratta di attività di addestramento risalenti probabilmente al 1966 (ma una datazione certa ancora non è stata compiuta) i cui connotati richiamano la strategia della tensione.

Il documento, un dattiloscritto privo di intestazione e corretto a penna, ipotizza le contromisure da adottare nel caso di un possibile intervento dall'Est «fomentato» da elementi italiani.

La «controinsorgenza» prevede, via via che la situazione si acuisce, l'inasprirsi delle tecniche di contrasto dei gladiatori contro la minaccia di insurrezioni. Dal disturbo dei comizi alle azioni di sabotaggio e terrorismo da «attribuire all'insorgenza», dalla schedatura alla intimidazione e diffamazione attraverso i volantini e la stampa, alle scritte sui muri per alimentare la tensione. Si parla anche di spaventare militari italiani che «fraternizzassero» con le friulane insorte dipingendole come portatrici di «malattie veneree e della pelle». Alla fine, il documento ipotizza che a Trieste il popolo si contrapponga all'insorgenza creando «gravi disordini e provocando l'intervento delle forze militari».

Tutto ovvio? Niente di speciale? Solo in parte, assicura Lega perché una posizione così, può dentro possibili terremoti. «Badire qual è il ruolo del presidente e qual è, invece, la funzione di un partito politico non è ovvietà. Perché significa che se la Dc presenta una proposta legge al Senato sul caso Csn una interpellanza alla Camera: Cocer, il capo dello Stato non può permettersi di attaccarle dicendo «avete perso un'occasione per tacere». E se lo rifà, gli risponderà arrivederci e grazie...».

Che cosa significa «arrivederci e grazie», Silvio Lega non spiega. Anche perché, in verità, il problema della Dc è giusto quello di non poter dire affatto «arrivederci» al capo dello Stato. Nella sua inossidabile concretezza, per esempio, Vittorio Sbardella, è di quelli che descrivono la Dc come un partito spietato al muro: e che farebbe meglio, dunque, a dedicarsi ad altre cose. «Possiamo mandarlo a casa. No, non possiamo. E allora sarebbe più utile mettersi a lavorare per le elezioni, piuttosto che perder tempo con questa faccenda...».

E non molto diversamente pensa uno come Gargani: è pure vicinissimo a De Mita, ma divide molto l'ultimo atto del leader dc. «Erano cinque giorni che Cossiga stava zitto. Ora per Forlani vedo dei guai perché dopo il "lo delegittimato" annunciato da De Mita, non so bene che potrà fare. Si tratta di stare in equilibrio, considerando che delle dimissioni del presidente non si può nemmeno parlare». E dunque? E dunque non resta che aspettare la Direzione. Con la sua critica a Cossiga, e l'orgoglio democristiano, con l'appello a Craxi a non soffiare, sopra il fuoco del presidente che basterà a riportare ordine non ci crede nessuno. Che non sia altra strada, lo ammettono più. E tutti concordano sulla lita questione: guerra, guerra o pace dipenderà solo dal Quirinale...

REPUBBLICA
12/12/84



Il giudice Rosario Priore

LOS ANGELES - Altre pagine ne fanno ora parte della voluminosa istruttoria sulla strage di Ustica. Il giudice istruttore Rosario Priore e i sostituti procuratori Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi avrebbero, infatti, accertato che una settimana dopo l'abbattimento del Dc9, il dipartimento di Stato Usa, aveva già tratto una sua conclusione. Questa la verità statunitense: l'aereo civile in volo da Bologna a Palermo con 81 persone a bordo è stato abbattuto da un missile durante un scontro tra aerei da caccia.

Ma ripercorriamo alcune fasi della tragica vicenda alla luce dei nuovi episodi che alcuni testimoni americani hanno rivelato al giudice Priore. Il 10 luglio '80, il ministro della Difesa, Lelio Lagorio, riferì al Senato che «il traffico aereo alle ore 21 del 27 giugno 1980 quando cadde il Dc9, era relativamente rarefatto». Aggiunse: «Non sono stati rilevati disturbi o inefficienze ai radar e ai collega-

menti radio. Lo Stato maggiore dell'Aeronautica ha escluso l'ipotesi di una collisione in volo con un velivolo militare italiano e analogo risposta è stata fornita dalle autorità militari alleate per quanto riguarda i velivoli militari alleati».

Mentre Lagorio forniva queste spiegazioni, il Dipartimento di Stato aveva ricevuto un voluminoso carteggio documentale in relazione a quanto era accaduto nel cielo di Ustica. Ed era già stata raggiunta la conclusione che il Dc9 era stato colpito da un missile. All'ambasciata Usa a Roma operò un «team» di esperti, organizzato 24 ore dopo il disastro dall'addetto militare aeronautico Joe Bianckino. Il «team» comprendeva i seguenti esperti: William McBride, Dick Coe, William McDonald e il «capo stazione» della Cia a Roma, Duane «dewey» Clarridge. Il colonnello Zeno Cascio, responsabile del Sios (servizio segreto aeronautica) insieme

ad altri due ufficiali italiani. Il giorno successivo alla strage mentre i magistrati incaricati delle inchieste, si affannavano ad emettere ordini di sequestro delle registrazioni radar su tutto il territorio nazionale, gli Usa erano già entrati in possesso dei tabulati radar e li avevano sottoposti al vaglio di loro esperti. C'è da ricordare che la magistratura italiana, ad eccezione delle registrazioni del radar di Ciampino, ottenne gli altri documenti a distanza di alcuni anni dalla scagura. Invece, John Tresue, esperto missilistico del Pentagono, avrebbe affermato, durante il suo interrogatorio come testimone, che gli furono consegnate dopo la sciagura diverse «cartelline» che contenevano i tabulati dei radar militari. Non ha ricordato se ci fossero anche quelli del radar di Marsala, tuttavia avrebbe escluso che i tabulati riguardassero soltanto Ciampino. Come è noto, le registrazioni del radar di Marsala fu-

rono consegnate alla magistratura 5 anni dopo il disastro ma presentavano un «buco» di 8 minuti, proprio nel momento dell'abbattimento del Dc9.

Si è appreso inoltre che l'esperto missilistico Tresue ha dichiarato che dopo avere esaminato i documenti non ebbe alcun dubbio sulla causa del disastro. Infatti informò il Pentagono: «È stato un missile». Sulla presenza di un caccia che volava nelle vicinanze del Dc9 e che eseguì una manovra d'attacco contro l'aereo civile ha parlato Lonhard Bond, all'epoca responsabile dell'Faa (Federal Aviation Administration). Interrogato come teste, dal giudice Priore, avrebbe affermato che, dopo uno studio approfondito, ebbe la certezza della presenza di un caccia in azione vicino al Dc9.

Sia il «team», organizzato presso l'ambasciata Usa, sia il Pentagono e sia i vertici dell'Aeronautica militare non fornirono alcuna collaborazione agli inquirenti ita-

liani compresa la commissione d'inchiesta del ministero dei Trasporti affidata a Carlo Luzzatti.

A proposito di quella commissione d'inchiesta, ieri, sono stati interrogati due testimoni, Steve Lund e Fred Kaizucka, esperti della Mc Donnell Douglas, la società costruttrice degli aerei Dc9. Entrambi i tecnici furono chiamati a collaborare nella commissione Luzzatti. Si resero subito conto dai tracciati radar di Ciampino che in volo, quella sera, non c'era solo il Dc9 ma anche un caccia. Lund ha dichiarato ufficialmente: «Chiedemmo ai militari, sia italiani che americani, di fornirci alcune informazioni. Ma la risposta fu sempre la stessa: stiamo facendo il possibile per raccogliere tutto il materiale a disposizione, dovete pazientare. Alla fine ci rendemmo conto che da parte militare non c'era alcuna volontà di cooperare e che nessuno ci avrebbe mai dato nulla».

L'Ambasciata ebbe i tracciati radar prima dei magistrati italiani

“Ustica, è stato un missile”

gli Usa sicuri fin dall'80

Uno scontro tra caccia in quel cielo

dal nostro inviato FRANCO SCOTTONI

i misteri
di UsticaDa martedì cominceranno le audizioni davanti alla
commissione di San Macuto dei capi di governo e dei
responsabili della Difesa dal 1980 ad oggila Repubblica
giovedì 10 ottobre 1991

Ustica, il Palazzo davanti alla strage

Presidenti del Consiglio e ministri dovranno dire tutto quello che sanno

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA - Sul caso Ustica la commissione stragi chiama a rapporto il Palazzo. Si comincerà martedì prossimo, con gli ex ministri Lelio Lagorio e Rino Formica e con l'ex sottosegretario con delega ai servizi segreti Franco Mazzola. Si proseguirà con altri politici nei due giorni successivi. Se tutto andrà secondo le previsioni, la commissione in quindici giorni avrà interrogato i presidenti del Consiglio e i ministri della Difesa di dodici governi, quelli che si sono succeduti dal 1980.

Per la Dc il segretario in carica Arnaldo Forlani, il presidente del partito Ciriaco De Mita, il capo del governo Giulio Andreotti, il ministro della Difesa Virginio Rognoni, il senatore a vita Amintore Fanfani. Per il Psi il segretario Bettino Craxi e il suo vice Giuliano Amato. Per il Pri, il presidente del Senato Giovanni Spadolini. Sono solo i nomi più grossi. L'elenco, infatti, potrà estendersi, se la commissione lo riterrà necessario, agli ex ministri della Giustizia e dell'Interno. E, se i diretti interessati l'accetteranno, a palazzo San Macuto si svolgerà anche l'audizione dei magistrati che hanno condotto la discussa prima fase dell'inchiesta, il giudice istruttore Bucarelli e il sostituto procuratore Santacroce.

Una decisione unanime

In poche ore, una decisione che soltanto la scorsa settimana stava per spaccare la commissione stragi è stata fatta propria da tutti i gruppi. Il senatore Lucio Toth, capogruppo democristiano, è stato molto esplicito nel chiarire i motivi: oggi la classe politica non può permettersi di dare nemmeno la sensazione di un atteggiamento reticente. E così, pur non ritenendo tutte le audizioni «necessarie», Toth ha dovuto riconoscere che sono tutte «opportune». D'accordo anche il capogruppo del Psi Andrea Buffoni.

Per i partiti della maggioranza la scelta non è stata facile. C'è, in particolare nella Dc, il timore che si creino situazioni imbarazzanti per i suoi leader. Toth è stato esplicito: le audizioni, ha detto, «non devono diventare un carosello di Samarcande». Il senatore Francesco Macis, capogruppo del Pds, gli ha ricordato che qualcosa di simile due anni fa lo sostenne un ex sottosegretario alla Difesa. Parlando ai cadetti dell'Aeronautica, il repubblicano Stelio De Carolis paragonò, in un tripudio di applausi, le audizioni dei

generali a «sfilate da teatro». Allora, all'interno della commissione, quelle critiche non trovarono alcuno spazio.

Certo è che la decisione di sentire i politici, presa più di un anno fa, è stata rinviata finché è stato possibile. Anche la scorsa settimana due uffici di presidenza convocati per formalizzarla sono saltati. Se sia stato un boicottaggio della Dc - come ha sostenuto il radicale Roberto Ciccio Messere - o un intreccio di circostanze sfortunate ormai conta poco. Le audizioni, sia pure «tardivamente», ha detto il verde Marco Boato, saranno fatte. Resta fuori, come si era deciso, il nome del presidente del Consiglio dell'epoca, Francesco Cossiga. Secondo l'indipendente di sinistra Sergio De Iulio bisogna comunque valutare la possibilità di chiedere al capo dello Stato - che tempo fa disse di essere stato ingannato da false informazioni sul caso Ustica - «chi lo ha imbrogliato».

Divergenze di poco conto. In realtà da molto tempo non si vedeva una commissione stragi compatta. Unica voce di fronte a quella di un senatore democristiano, Manfredi Bosco, ha proposto l'audizione del socialista Andrea Purgatori,

che è anche coautore della sceneggiatura del film «Il muro di gomma». Bosco ha in pratica sostenuto che la commissione stragi doveva chiedere spiegazioni sulla sceneggiatura del film. Poi ha sottolineato che in questi giorni i titoli dei giornali «sono tutti uguali» adombrando l'esistenza di una sorta di complotto giornalistico. In realtà non si è capito bene cosa avesse in mente. Certo è che il presidente Gualtieri ha tagliato corto ricordando il determinante ruolo avuto dalla stampa nella vicenda e che, in serata, le agenzie sono state inondate da proteste: prima quella dei cronisti che seguono il caso Ustica, poi la stampa parlamentare, quindi la «Lega dei giornalisti» che ha chiesto al senatore Bosco, senza ottenere risposta, di fare il nome del giornalista che ha abbattuto il Dc9.

L'ingegnere "pentito"

Questo clima ameno è stato interrotto, a metà mattina, dalla balbettante audizione dell'ingegner Massimo Blasi, responsabile del gruppo di lavoro che nell'89, a marzo, stabilì che il Dc-9 era stato abbattuto da un missile non italiano e di nazionalità sconosciuta. Un uomo veramente tormentato l'ingegner Blasi. L'anno successivo, a maggio, al magistrato che gli aveva chiesto di compiere ulteriori accertamenti per verificare se si potevano identificare tipo e nazionalità dell'ordigno, rispose di aver cambiato idea: non più missile ma bomba a bordo. Blasi fu seguito su questa linea da un altro dei periti, l'ingegner Raffaele Cerra, dipendente della Selenia. Gli altri tre esperti (Ennio Imbimbo, Leonardo Lecce e Mariano Migliaccio), invece, rimasero fermi nelle loro posizioni.

Ieri il presidente Libero Gualtieri e un po' tutti i commissari si sono affannati per tentare di comprendere le ragioni che indussero Blasi al «pentimento». Non c'è stato verso. L'ingegnere s'annodava in frasi talvolta incomprensibili interrotte da risate nervose. Ha parlato del suo «tormento», ha giurato di essere interessato solo alla verità. Quando gli è stato chiesto perché, per il supplemento di perizia, si fosse fatto affiancare da tre consulenti esterni ha detto che la commissione non disponeva delle conoscenze tecniche necessarie per rispondere ai nuovi quesiti. Ma perché allora, gli ha chiesto il senatore della Dc Nicolò Lipari, non chiese al giudice di nominare altri periti giurati e preferì i consulenti? Consulenti che erano dipendenti, al pari dell'altro perito-pentito (Cerro), della Selenia, società che produce sistemi radar e che ha nelle forze armate e in particolare nell'Aeronautica militare il suo miglior cliente? L'ingegner Blasi ha innellato una serie di frasi sconnesse. «Mi sembra strano - è intervenuto Gualtieri - che si cambi opinione sulla base di valutazioni di gente così vicina a una delle parti in causa. Glielo dico brutalmente - ha aggiunto - qui è entrata la Selenia. Una ditta che aveva tutto l'interesse a entrare nella faccenda».

Blasi, tra una serie di «e cosa vuole che le dica?» è giunto stremato alla fine dell'audizione. Non ha saputo spiegare perché il recupero del relitto fu sospeso: «Ci sembrava - ha detto - che il materiale fosse sufficiente». E tutti i pezzi rimasti sul fondo? Niente da fare: Blasi ha chiamato in causa la ditta «Ifremer», ha am-

messo di aver, forse, sbagliato. A un tratto è sembrato che potesse cambiare idea per la seconda volta. Ma, dopo l'audizione, non ha voluto rispondere a chi glielo domandava: è fuggito di corsa da palazzo San Macuto.

presiden-
in equili-
De Mita
eremo il

Foriani, Gava e De Mita ieri mattina al funerale di Franco Maria Malfatti; sopra il titolo, Francesco Cossiga

manca.

o fatevi regalare la più
mai realizzata per il Medico
collezione e di elevato prestigio



Formato 22 x 30 di pagine 240. Stam-
pata su carta pregiata con 104 riprodu-
zioni di stampe antiche, tutte a 5 colo-
ri, 100 e più ricorrenze e molte notizie
utili. Rivestita elegantemente in seta.
L. 70.000

ti distributori:

ANI, 10 - TEL. 02-7380789 - CAV. GIOVANNI RUSSANO
FRANCESCO, 36 - TEL. 049-35968 - FRANCESCO ROSSI
EGI, 15 - TEL. 06-6796641 - LIBRERIA INT. LE RIZZOLI
A STADERA, 85b - TEL. 081-7598297 - CAMPANIA LIBRI
ONDO, 11a - TEL. 079-237569 - LIBRERIA SCIENTIFICA INT. LE

O EDITORE srl - medicina e scienze

VI Roma - Tel. 06/8831116 - Telefax 06/8831327

DA FALLIMENTO
ONFEZIONI BELLUNO (TRIB. BL)
VENDIAMO
FIRMATI (NUOVI ARRIVI)
PI IN PELLE E MONTONI SHEARLING
F. Srl VIA EMILIA EST 311 - MODENA
TA ALL'INGROSSO TEL. 059-374535)

Una vita
alti e alti.



La proroga della commissione stragi Appello di Gualtieri "Lasciateci finire"

ROMA - Il senatore repubbli-
cano Libero Gualtieri lancia un
appello perché la commissione
stragi resti in vita. Ma ancora
il presidente della Repubblica
Francesco Cossiga non ha fir-
mato la legge di proroga. C'è la
possibilità che, al di là della vo-
lontà del Parlamento, la com-
missione che si occupa del se-
questro Moro, di Gladio e di U-
stica decada attraverso «tecni-
che da azzecargabugli». Così
le ha definite il senatore della
Dc Luigi Granelli.

Il rischio, ha spiegato Gual-
tieri, «è che non si trovino item-
pi tecnici perché la legge venga
promulgata il 31 dicembre di
quest'anno». Questo proprio
per la mancanza della firma del
presidente. Gualtieri ha dunque
lanciato un «appello condivi-
so anche dalle associazioni dei
familiari delle vittime delle
stragi. «Dobbiamo fare in
modo - ha detto - di rimanere in-
vestiti fino alla fine della legi-
slatura del mandato, che il Pa-
lamento ci ha affidato, di inda-
gare sulle responsabilità politi-
che e amministrative che sono
alla base dei tanti atti di terrori-
smo e di strage che hanno in-
sanguinato il nostro paese. Fare-
mo di tutto per non farci e-
stromettere e per non mollare
l'inchiesta».

Intanto l'indagine su Gladio
prosegue al comitato parla-
mentare sui servizi segreti che
ieri ha interrogato l'attuale
capo del servizio segreto mili-
tare, generale Luigi Ramponi,
e l'ex capo di stato maggiore
dello stesso Sismi, generale
Paolo Inzerilli. Il presidente
dell'organismo parlamentare,
Tarcisio Gitti (Dc) ha annun-

ciato che ai primi di gennaio
comincerà la discussione sulla
bozza di relazione sul «caso
Gladio».

Ai dirigenti dei servizi segre-
ti, il comitato di controllo ha
chiesto spiegazioni su un docu-
mento giunto di recente, pro-
veniente dalla procura militare
di Padova, in cui viene descritta
una misteriosa «operazione
Delfino». Si tratta di attività di
addestramento risalenti pro-
babilmente al 1966 (ma una da-
tazione certa ancora non è stata
compiuta) i cui connotati ri-
chiamano la strategia della ten-
sione.

Il documento, un dattilo-
scritto privo di intestazione e
corretto a penna, ipotizza le
contromisure da adottare nel
caso di un possibile intervento
dall'Est «fomentato» da ele-
menti italiani.

La «controinsorgenza» pre-
vede, via via che la situazione si
acuisce, l'inasprirsi delle tecni-
che di contrasto dei gladiatori
contro la minaccia di insurre-
zioni. Dal disturbo dei comizi
alle azioni di sabotaggio e terro-
rismo da «attribuire all'insor-
genza», dalla schedatura alla
intimidazione e diffamazione
attraverso i volantini e la stam-
pa, alle scritte sui muri per al-
mentare la tensione. Si parla
anche di spaventare militari i-
taliani che «fraternizzassero»
con le friulane insorte dipin-
gendole come portatrici di
«malattie veneree e della pel-
le». Alla fine, il documento ipo-
tizza che a Trieste il popolo si
contrapponga all'insorgenza
creando «gravi disordini e pro-
vocando l'intervento delle for-
ze militari».

"Avete perso un'occasione"

Tutto ovvio? Niente di spec-
le? Solo in parte, assicura Lega
perché una posizione così, po-
dentro possibili terremoti. «
badire qual è il ruolo del pre-
dente e qual è, invece, la funz-
ne di un partito politico non
un'ovvietà. Perché significa c
se la Dc presenta una proposta
legge al Senato sul caso Csn
una interpellanza alla Camera:
Cocer, il capo dello Stato n
può permettersi di attaccarle
cendo "avete perso un'occas-
ne per tacere". E se lo rifà, la
gli risponderà arrivederci e g
zie...».

Che cosa significa «arrived-
ci e grazie», Silvio Lega non
spiega. Anche perché, in ver-
il problema della Dc è giu-
quello di non poter dire affa
«arrivederci» al capo dello S
to. Nella sua inossidabile co-
cretezza, per esempio, Vitto
Sbardella, è di quelli che desc-
vono la Dc come un partito sp-
le al muro: e che farebbe meg-
dunque, a dedicarsi ad alt
«Possiamo mandarlo a ca-
No, non possiamo. E allora
rebbe più utile mettersi a lavo-
re per le elezioni, piuttosto c
perder tempo con questa fa-
paesana...».

E non molto diversamente
pensa uno come Gargani: c
pure vicinissimo a De Mita, n
condivide molto l'ultimo att-
co del leader dc. «Erano c
giorni che Cossiga stava zitt-
Ora per Foriani vedo dei gu-
perché dopo il "lo delegittime-
mo" annunciato da De Mita, n
so bene che potrà fare. Si tratt-
di stare in equilibrio, conside-
to che delle dimissioni del pre-
dente non si può nemmeno p-
lare». E dunque? E dunque n
resta che aspettare la Direzio-
Con la sua critica a Cossiga, d
l'orgoglio democristiano, co-
appello a Craxi a non soffiare,
sopra il fuoco del presiden-
Che basterà a riportare ordi-
non ci crede nessuno. Che no-
sia altra strada, lo ammetto-
più. E tutti concordano sulla
lita questione: guerra, guerri-
o pace dipenderà solo dal Qu-
nale...

REPUBBLICA
12/12/84

A Martina Franca una delle due strutture di difesa
**Tracce radar sotto controllo
il compito svolto dal 'Roc'**

È il 'quartier generale' al quale fanno capo tutte le informazioni radar provenienti dai centri situati nell'area centro meridionale della penisola.

Il Roc, ovvero Comando operativo regionale, di Martina Franca è una delle due strutture (l'altra è quella di Monte Venda, che controlla il nord) con compiti di sorveglianza, che fa parte del Sistema di difesa aerea del nostro paese (Sda).

Il compito del Roc di Martina Franca è quindi, in sostanza, quello di raccogliere tutte le informazioni provenienti dai centri radar che sono sotto il suo controllo.

In particolare, ciascun centro è predisposto per selezionare e identificare le tracce radar, concentrandosi su quelle 'non amiche' e quindi non identificabili, nonché dando la precedenza a quelle provenienti da zone dalle quali può arrivare una minaccia.

Parla Nardini, il capo di stato maggiore dell'Aeronautica

***"Il relitto dell'aereo ci aiuterà
a scoprire la verità sulla tragedia"***

ROMA - «C'è troppa gente che parla senza aver visto». Ad affermarlo, a proposito degli ultimi sviluppi dell'inchiesta sulla tragedia di Ustica, è il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, generale Stelio Nardini, avvicinato ieri dai giornalisti a Palazzo Salviati, dopo la cerimonia di inaugurazione della 43ª sessione del Centro alti studi per la difesa.

In particolare, gli è stato chiesto cosa pensasse delle registrazioni telefoniche venute recentemente a conoscenza dell'opinione pubblica. «Non posso dir niente», ha detto il generale Nardini, «in quanto non le

ho ancora viste».

Per quanto riguarda gli sviluppi delle indagini il capo di Stato maggiore ha detto che le sue impressioni sono buone ed i fatti dimostrano che «il magistrato sta andando a fondo e che, con grande coraggio, ha fatto un recupero in fondo al mare che nessun paese era riuscito mai a fare; per cause che non sta a me dire e approfondire è stato fatto per due volte in due riprese diverse; io sono molto fiducioso che avendo il corpo del reato, rappresentato dal relitto del Dc9, si potranno chiarire i motivi che hanno provocato la sciagura».

Parla il legale delle 81 famiglie

“Ora attenti al polverone”

ROMA (d.m.)- «In un processo, l'importanza degli elementi probatori non è dovuta al fatto che essi siano vecchi o nuovi, ma alla circostanza che essi si rivelino veri o falsi, rilevanti o irrilevanti. Ebbene, i dati relativi alla presenza di due aerei statunitensi attorno alla zona di Ustica la notte della strage del Dc 9 oggi acquistano un'importanza decisiva». L'avvocato Franco Di Maria, legale che tutela gli interessi dei familiari delle 81 vittime, è infastidito. «Le ultime novità sul giallo di Ustica», afferma, «non sono frutto di un polverone che rischia di confondere e illudere, ma al contrario hanno impresso all'inchiesta una vera svolta».

Perché, avvocato Di Maria?

«Perché ci si avvicina ad una verità ostinatamente coperta per 11 anni e caparbiamente, tenacemente voluta dai familiari delle vittime. Il momento è estremamente delicato. Non è affatto detto che si riesca ad imboccare la strada giusta per inchiodare alle loro responsabilità, tutti coloro che a vario titolo hanno contribuito a realizzare questa gigantesca opera di copertura. C'è un rischio concreto, gravissimo».

Quale?

«Che si sollevi una cortina fumogena su fatti, dati e circostanze per coprire la loro solare eloquenza».

E cioè?

«Per la prima volta abbiamo la prova documentale che le autorità Usa (e per parte loro i vertici dell'Aeronautica militare italiana) hanno clamorosamente mentito. Entrambi hanno sempre sostenuto che al momento dell'incidente non c'erano aerei militari Usa

in volo nella zona di Ustica o nelle immediate vicinanze. C'è un telegramma del Dipartimento di Stato, numero 396613, EUR 3226. In esso testualmente si affermava che l'ultimo aereo era atterrato a Sigonella alle 16 e 18 ora locale, molto prima cioè dell'incidente di Ustica, avvenuto alle 21. Dai nastri delle conversazioni telefoniche dei vari siti radar e da quelle terra-bordoterra si scopre invece che un aereo si è levato in volo da Sigonella alle 20 e 35, quindi 25 minuti prima dell'abbattimento del Dc 9, per riatterrarvi un'ora e mezzo dopo seguendo una rotta che toccava una zona vicina a quella del disastro. Il secondo aereo militare Usa partì invece da Sigonella diretto in Spagna alle 21 e 30».

Ma si trattava di dati già acquisiti. Perché oggi acquistano rilevanza?

«Questi dati sono stati sempre rilevanti sin dal deposito della perizia avvenuto il 2 marzo del '90. Oggi acquistano una valenza ancora più significativa, alla luce della conferma che essi ricevano dagli altri dati sulle nuove trascrizioni telefoniche depositate sabato scorso. E, in particolare, dalla provata presenza di aerei Usa in volo prima, durante e dopo la tragedia del Dc 9».

Questi due aerei avrebbero potuto lanciare un missile?

«Sicuramente no. Del resto, non lo ha mai sostenuto nessuno. Non è questa la loro importanza. La rilevanza è un'altra. I dati, tutti insieme, oggi costituiscono la prova inconfutabile delle menzogne delle autorità Usa e dei vertici dell'Aeronautica militare italiana. Le pare poco?».

i misteri di Ustica

*Missile o collisione?
Entrambe le ipotesi
sono all'esame*

Due aerei attorno al "Dc-9" uno volava sotto la carlinga *E quella notte i militari parlavano anche in codice*

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - La conferma che erano due i caccia militari che volavano vicino al Dc 9 Itavia, abbattuto il 27 giugno 1980, a largo di Ustica, e il «giallo» di alcune telefonate in codice, sono le principali novità emerse, ieri, nel quadro dell'inchiesta sulla strage di Ustica. La presenza di aerei che volavano vicino al Dc 9 è stata sempre contestata dai vertici dell'Aeronautica militare. Nella prima maxiperizia Blasi, depositata nel 1989, il collegio peritale, aveva stabilito che dalle registrazioni dei radar di Ciampino, civile e militare, si rilevavano alcuni segnali («plot») appartenenti ad un aereo che volava ad alta velocità, cioè un caccia, ad una distanza di qualche chilometro dal Dc 9.

I periti, però, non riuscirono a stabilire se quel caccia fosse un eventuale aggressore o un aggredito. Successivamente, nel supplemento di perizia che avrebbe dovuto indicare il tipo del missile e nazionalità, il collegio peritale si spaccò: il presidente Blasi e il perito Cerra sostennero che non c'era nessun aereo intorno al Dc 9 mentre gli altri tre periti (Imbimbo, Migliaccio e Lecce) ribadirono la loro certezza su quanto era emerso dalla prima perizia.

Il giudice istruttore Rosario Priore, subentrato al suo collega Bucarelli alla fine del 1990, dispense una nuova perizia sulle registrazioni radar, affidandola a tecnici italiani e stranieri. I periti sarebbero giunti alla conclusione che erano due gli aerei. Un caccia che volava a brevissima distanza dal Dc 9 Itavia, probabilmente

proprio sotto la pancia dell'aereo civile come se volesse nascondersi, mentre l'altro arrivava lateralmente da destra al Dc 9. Questo nuovo accertamento è stato ufficialmente reso noto dal prof. del Politecnico di Torino, Mario Pent, perito di parte civile.

Le tracce di esplosivo

Come si è arrivati a stabilire che c'era un aereo vicinissimo al Dc 9? In un documento della commissione, nominata dall'Itavia per accertare le cause del disastro, e che fu consegnato al ministro dei trasporti dell'epoca, veniva indicata la presenza di due caccia, di cui uno accanto al Dc 9, in quanto la qualità dei «plot» provenienti dall'aereo civile era diversa da quella rilevata dal radar, alcuni minuti prima dell'abbattimento. I rilevamenti dell'Itavia sono risultati esatti al nuovo collegio peritale. A questo punto, ormai definitivamente scartata anche per altri riscontri già effettuati dai nuovi periti, l'ipotesi della bomba a bordo, si potrebbe affermare con certezza che un missile, forse durante una battaglia tra caccia, è finito contro il Dc 9. Tuttavia i periti, pur privilegiando l'ipotesi del missile, stanno esaminando un'altra possibilità. Infatti, ancora, non hanno escluso che potrebbe trattarsi di una collisione tra il Dc 9 e il caccia che volava, a brevissima distanza.

La prova, acquisita agli atti dell'

istruttoria, che è stato un ordigno esplosivo ad abbattere il Dc 9, si fonda sulla presenza di tracce di T4 e Tnt, rilevate dai laboratori dell'Aeronautica militare e dallo «Spettrometro di massa» del Cnr di Napoli su alcuni reperti ripescati in mare, poche ore dopo la sciagura. Le due sostanze chimiche, T4 e Tnt, miscelate insieme, vengono usate come esplosivo («testa di guerra») per missili o grossi proiettili di artiglieria. La loro presenza su piccoli oggetti che facevano parte del Dc 9 potrebbe considerarsi una prova inconfutabile che è stato un missile a colpire l'aereo civile. Ma tra i periti, qualcuno avanza dei sospetti.

La commissione Luzzatti, la prima che indagò sulle cause che determinarono la sciagura di Ustica, scartata l'ipotesi del cedimento strutturale, concluse affermando: è stata una bomba a bordo o un missile. La tesi della bomba a bordo, di fatto, avrebbe cancellato la responsabilità dell'Aeronautica militare e avrebbe, definitivamente coperto anche il presunto tragico errore che provocò la morte di 81 persone, errore verificatosi durante un'azione militare.

Pertanto la presenza di tracce di esplosivo potrebbe rivelarsi un depistaggio, in questo caso, qualcuno ha manipolato i reperti, accatastati e abbandonati in un hangar dell'aeroporto di Capodichino. C'è da considerare che in materia di depistaggi è di falsificazioni di prove e documenti, ci sono nell'istruttoria, altri numerosi casi.

Nei giorni scorsi sono state de-

positate le trascrizioni di tutte le telefonate che furono effettuate tra il Terzo comando Roc di Martinafranca e i centri radar e di soccorso dell'Italia meridionale. Mancano però le trascrizioni di quattro comunicazioni perché furono fatte in codice.

Lettere e numeri

I periti fonici hanno riportato quanto si dicono le persone al telefono ma si tratta di lettere, di numeri incomprensibili. Ad esempio una telefonata comincia così: J-M-C-X-A-J-G linea F-K-W..... Potrebbe trattarsi di comunicazioni irrilevanti per quanto riguarda la sciagura di Ustica, ma non si può, altresì, escludere che contengano anche notizie utili alle indagini. Il giudice istruttore Rosario Priore sta cercando di decifrare quei messaggi, se non ci riuscirà con gli esperti del tribunale, è intenzionato a chiedere all'Aeronautica militare il contenuto delle comunicazioni.

I consulenti di parte civile, i professori Angelo Tartaglia, Mario Vadacchino, Mario Pent e Claudio Cancelli hanno chiesto ufficialmente che venga accordata una proroga dei termini di indagine sulla sciagura di Ustica che dovrebbe scadere il 31 dicembre prossimo. Il prof. Tartaglia, docente al Politecnico di Torino, ha detto che «gli accertamenti sui resti del Dc 9 dell'Itavia, richiedono ancora tempi lunghi».

Il giudice Priore vuole sapere se davvero la Cia visionò in anticipo il Mig 23

E per i tanti misteri di Ustica l'Italia torna a bussare in Usa

Passi anche della Farnesina, mentre Cossiga, allora capo del governo precisa: all'epoca non risultava che nell'area della tragedia dovesse passare un aereo con Gheddafi. Manfredi Bosco: dei velivoli americani già si sapeva tutto

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - «Ricordo in maniera precisa che il giorno dopo la tragedia di Ustica, l'unica ipotesi che si fece fu quella di un cedimento strutturale». Cossiga è tornato sull'argomento del Dc 9 e ha precisato, tra l'altro, che a lui, all'epoca capo del governo, non risultava che nell'aerea di Ustica dovesse passare un jet con a bordo Gheddafi.

I membri dei governi che si sono succeduti dal 27 giugno 1980 e che dovranno presentarsi alla Commissione stragi devono essere considerati «partilese», per aver avuto false informazioni. Lo ha precisato l'onorevole Casini, commentando le prossime audizioni dei politici. Ci sono, però, fatti e comportamenti che, invece, inducono a supporre che ci sia stata una regia del «Palazzo».

L'inchiesta giudiziaria - Il Dc 9 Itavia è stato abbattuto, a largo di Ustica, mentre aveva cominciato le manovre per atterrare all'aeroporto di Punta Raisi. Le prime indagini furono avviate dalla Procura di Palermo. Alla notizia, data in Parlamento, dal ministro dei Trasporti, che l'ipotesi più accreditata era il cedimento strutturale dell'aereo, l'inchiesta giudiziaria passò alla Procura di Roma. Si sostenne che la compagnia aerea aveva sede nella capitale.

Il «colpo di mano» della magistratura romana diventò più che palese quando la commissione governativa Luzzatto esclude il cedimento strutturale e affermò

che si era trattato di una bomba a bordo o di un missile. A quel punto l'inchiesta doveva passare per competenza a Palermo ma rimase a Roma a «dormire» per alcuni anni. Chi c'era in cabina di regia?

Il collegio peritale - A palazzo di giustizia, gira con insistenza l'indiscrezione, secondo la quale, il prof. Massimo Blasi fu sponsorizzato da un partito politico al governo per diventare presidente del collegio peritale. Come è noto, Blasi, dopo aver firmato la maxiperizia che indicava in un missile la causa del disastro, sostenne, nel supplemento di peri-

zia (doveva indicare il tipo e la nazionalità del missile) la tesi della bomba a bordo. Si dice, inoltre, che un altro perito, Mariano Migliaccio, amico di Blasi con il quale aveva aperto uno studio tecnico a Napoli, ha rotto tutti i rapporti, in seguito alla posizione assunta dal suo socio sulla bomba a bordo, perché era una tesi suggerita da esponenti politici.

I consulenti dell'Aeronautica - Con l'incriminazione per falsa testimonianza e favoreggiamento di ufficiali e sottufficiali che prestavano servizio al radar

di Marsala, la sera della strage di Ustica, sono stati nominati come consulenti tecnici alcuni ufficiali ancora in servizio. Tra questi ci sono anche i nomi di militari che avevano avuto a che fare con l'inchiesta. Per assumere l'incarico di consulente, essendo dipendenti dello Stato, sicuramente hanno ottenuto l'autorizzazione del ministero della Difesa. Dal punto di vista etico e morale è accettabile che dipendenti dello Stato siano schierati a favore degli imputati, accusati dallo Stato di non dire la verità?

Per quanto riguarda le indagini in corso, il giudice istruttore Rosario Priore, chiederà la collaborazione delle autorità Usa per verificare se effettivamente il Mig 23, caduto sulla Sila, venne ispezionato dalla Cia. Di questo si era parlato nella trasmissione tv «Telefono giallo» e un giornalista aveva fatto il nome di Duane Clarridge dal quale avrebbe appreso l'informazione. L'ambasciata americana a Roma ha risposto con un «no comment» alla notizia, tuttavia non ha escluso la disponibilità a collaborare. La Farnesina, ha comunicato che l'ambasciatore italiano in Usa ha inoltrato nuove richieste alle autorità americane sul caso del Dc 9 ma non sono stati resi noti i contenuti. Infine l'on. Manfredi Bosco ha affermato che la presenza dei due aerei Usa, la sera della strage di Ustica, era nota da tempo ed ha citato un documento giacente presso la Commissione stragi.

Sequestrati documenti nel porto di Gaeta

Ustica, i giudici cercano le tracce della portaerei

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Il giudice istruttore Rosario Priore e il pm Giovanni Salvi hanno sequestrato, venerdì pomeriggio, registri e altri documenti nella Capitaneria del porto di Gaeta e in altri uffici del comando marittimo della zona. I due magistrati stanno tentando di appurare quale fosse il movimento di navi nel basso Tirreno, la sera del 27 luglio 1980, quando fu abbattuto il Dc 9 Itavia al largo di Ustica.

Dalle trascrizioni delle telefonate intercorse tra i Centri radar e di soccorso, la sera del disastro, è stato possibile rilevare che sottufficiali e ufficiali dell'Aeronautica militare, hanno parlato spesso della possibilità che nei pressi di Ustica ci fosse una portaerei. A Gaeta, come è noto, c'è il comando della Sesta flotta americana e molte navi militari di appoggio alle grosse unità, ormeggiano di frequente nel porto. Le perquisizioni, cui hanno partecipato il maggiore dei carabinieri, Marcantonio Bianchini, collaboratore del giudice Priore, altri ufficiali della Compagnia di Gaeta e funzionari della polizia, sono cominciate alle ore 16 e si sono concluse verso le 24.

Le autorità statunitensi e quelle francesi hanno dichiarato, negli anni scorsi, che le loro unità, non erano in navigazione nel Tirreno. In particolare, il di-

partimento di Stato Usa precisò che la portaerei «Saratoga» era ancorata nel porto di Napoli e negò la presenza di altre portaerei nel Mediterraneo. Le autorità francesi, su richiesta del governo italiano, affermarono che le loro navi che avevano partecipato ad alcune esercitazioni nel Tirreno erano rientrate, nei rispettivi porti, il 26 luglio 1980 cioè, il giorno prima della strage di Ustica. Inoltre precisarono che la portaerei «Clemenceau» era alla fonda nel porto di Tolone quando fu abbattuto il Dc 9 Itavia con 81 persone a bordo.

Malgrado le smentite americane e francesi, relative alla presenza di loro navi, l'ex capo del Sismi, l'ammiraglio Martini dichiarò alla Commissione stragi che i nostri due alleati non avrebbero detto, tutta la verità sulla vicenda di Ustica. Giovedì scorso, di fronte al comitato di controllo sui servizi di sicurezza, Martini ha ribadito lo stesso concetto: se è stato un missile aria-aria ad abbattere il Dc 9, a lanciarlo possono essere stati gli americani o i francesi.

In merito ai contenuti dei documenti sequestrati a Gaeta non sono filtrate indiscrezioni. Il giudice Priore si è limitato a dire che ci vorranno alcuni giorni per esaminare l'intera documentazione: non è da escludere clamorose novità.

*Le parti civili presentano
la loro perizia sui radar*

“Altri aerei intorno al Dc9 di Ustica”

GLI AVVOCATI di parte civile del processo sulla tragedia di Ustica stanno per presentare al giudice Rosario Priore una nuova perizia. Una perizia che confermerebbe la tesi secondo la quale la sera del 26 giugno 1980 sui cieli di Ustica si stava svolgendo una vera battaglia aerea attorno al Dc9 dell'Itavia. Analizzando i tracciati radar, secondo i periti di parte, attorno al Dc9 volava più di un jet militare. Ed è proprio da uno di quegli aerei che sarebbe poi partito il missile che ha abbattuto il Dc9 decollato da Bologna con 81 persone a bordo e atteso all'aeroporto di Palermo. Una ipotesi sulla quale si sono già innescate polemiche ma sulla quale pare siano emerse nuovi elementi per arrivare ad una verità giudiziaria che viene rincorsa da undici anni.

L'associazione dei familiari delle vittime hanno preso intanto posizione dopo gli attacchi del presidente della Repubblica alla commissione stragi e al suo presidente Libero Gualtieri. L'associazione difende il lavoro della Commissione. «C'è l'esigenza che l'indagine giudiziaria non subisca interruzioni in un fase cruciale», affermano i familiari delle vittime che danno atto della «essenzialità del lavoro svolto dalla commissione stragi, documentato dalla prima relazione inviata al Parlamento».

Secondo i familiari delle vittime «l'impegno preso all'accertamento delle disfunzioni istituzionali che hanno fino ad oggi consentito l'impunità dei responsabili di questa e di altre stragi, è un lavoro importante e proficuo che deve continuare coerentemente alla volontà del Parlamento, di cui la commissione è espressione istituzionale, e che ha fornito ulteriore stimolo e impulso all'indagine giudiziaria». Secondo Cossiga la commissione stragi aveva invece in qualche modo intralciato il lavoro della magistratura e dunque il capo dello Stato aveva lasciato capire che si sarebbe opposto ad una proroga della commissione stessa.

L'associazione conclude il documento con un nuovo appello: «Dalle massime autorità dello Stato ci si attende la realizzazione dell'impegno concreto per rimuovere gli ostacoli che ad ogni livello, nazionale e internazionale, si frappongono a svelare la verità».

Emessi 4 mandati di cattura internazionali contro uomini dei servizi segreti di Tripoli

Cognato di Gheddafi accusato dai francesi della strage del Dc10

di FRANCO FABIANI

PARIGI - Non è più una voce, un sospetto: l'esplosione in volo sul deserto del Tenerè del Dc10 della compagnia francese Uta (nella quale, il 19 settembre 1989, trovarono la morte 170 passeggeri) fu opera dei servizi segreti libici. Ieri il giudice istruttore parigino Jean Loius Bruguiere, che conduce l'inchiesta da 25 mesi, ha messo direttamente in causa Tripoli, emettendo 4 mandati di cattura internazionali contro altrettante personalità libiche, tra cui, Abdallah Senussi, cognato di Gheddafi e numero 2 dei servizi di spionaggio di Tripoli. Gli altri sono: Abdallah Elazragh, primo consigliere dell'ambasciata libica di Brazzaville, Ibrahim Naeili, membro dei servizi speciali che si trovava a Brazzaville il giorno dell'attentato e il suo vice, Musbah Arbas. Inoltre due ordini di ricerca internazionale sono stati emessi a carico del vice ministro degli Esteri, Mussa Kussa, capo dell'organismo incaricato della "manipolazione" dei movimenti di opposizione e Abdessalam Zagma, numero 3 dei servizi segreti.

Una valigia al tritolo

Da tempo si sapeva che l'indagine sull'attentato del Dc10, partito da Brazzaville ed esploso in volo una quarantina di minuti dopo, aveva stabilito che una valigia piena di esplosivo era stata imbarcata durante lo scalo in quell'aeroporto da tre congolesi, membri di un gruppuscolo legato all'ambasciata di Tripoli. Ma l'incriminazione degli uomini dei servizi di Gheddafi mette in imbarazzo Parigi. Soprattutto a poche ore dalla dichiarazione del ministro degli Esteri Roland Dumas, a favore di una normalizzazione dei rapporti con la Libia e di sostegno alle intenzioni dei Dodici della Cee di togliere l'embargo decretato a suo tempo contro il regime di Tripoli per le sue attività terroristiche. Ieri il Quai d'Orsay, non ha reagito, rifiutando ogni commento alle decisioni del magistrato. Ma è evidente che questo orientamento dell'inchiesta giudiziaria rischia di provocare nuove tensioni nelle relazioni franco-libiche. Infatti, il sottosegretario agli Esteri, parlando poche

ore dopo in Parlamento, si è affrettato ieri pomeriggio a dichiarare che la Francia «si opporrà con tutti i mezzi, ivi compresi quelli diplomatici, al terrorismo internazionale» e che «terrà nel più gran conto» i risultati delle procedure in corso contro i responsabili libici. Il 22 settembre scorso, quando già circolavano le intenzioni del giudice Bruguiere di mettere in causa i servizi segreti libici, Tripoli aveva vivamente respinto ogni responsabilità nell'attentato. Lo stesso cognato di Gheddafi, che oggi figura tra i principali accusati, era venuto a Parigi, il 16 settembre per incontrare i responsabili dei servizi segreti francesi. Aveva inteso far sapere ai suoi interlocutori che la Libia non avrebbe accettato di essere messa sotto accusa e che, in questo caso, Tripoli ne avrebbe tratto «tutte le conseguenze».

La paternità del massacro

Ma il giudice Bruguiere aveva ormai tutte le carte in regola per provare che dietro quell'odioso attentato c'erano Gheddafi e i suoi servizi. Già a metà degli anni Ottanta, in cooperazione con la polizia militare congolese, il magistrato parigino e la polizia francese, avevano stabilito che la valigia carica di esplosivo era stata imbarcata sul Dc10 dell'Uta, a Brazzaville e che tre sospetti congolesi erano stati identificati. Uno, Apolinaire Mangatany, era morto nell'attentato. Fu lui a portare la valigia a bordo, ignorandone il contenuto. Il secondo, Jean N'Galina, era fuggito nello Zaire, dove fu arrestato nel 1990. Il terzo, Bernard Yanga, arrestato a Brazzaville, aveva riconosciuto che il gruppo di cui faceva parte era stato reclutato e fornito di esplosivo da un consigliere dell'ambasciata libica, uno dei 4 oggi colpiti da mandato di cattura internazionale. A questo punto, per la giustizia francese, non vi era più alcun dubbio sulla paternità di quel massacro di due anni fa. L'attentato fu organizzato dall'ambasciata libica, realizzato da oppositori congolesi al regime di Brazzaville, legati a Tripoli, armati dai servizi segreti di Gheddafi.

Il Presidente a Torino celebra Einaudi, riceve tre gladiatori e annuncia che si ricovererà in clinica per un'operazione

Cossiga sfida la commissione stragi

«Non firmerò la legge di proroga
e Gualtieri non mi intimorisce»

di DANIELA FRANDINO

e MASSIMO NOVELLI

TORINO - «Io rinverò la legge sulla commissione stragi. E se il Parlamento deciderà di riapprovarla, esaminerò di nuovo il testo per verificare che non ricorrano gli estremi del rifiuto assoluto della promulgazione. C'è sempre la Corte costituzionale che mi può giudicare per conflitto di attribuzione. Ma la Corte costituzionale non sarà mica la fine del mondo...». La dura polemica di Francesco Cossiga con Libero Gualtieri, presidente della commissione stragi, si trasforma ora in una guerra aperta, col capo dello Stato che minaccia di bloccare la legge che proroga fino alla fine della legislatura i lavori della commissione, che scadebbero il 31 dicembre prossimo.

Le dichiarazioni, rilasciate ieri a Torino, non lasciano dubbi sulle intenzioni manifestate dal capo dello Stato: fermare la commissione che cerca di fare luce anche sulla tragedia di Ustica. Intenzioni che hanno immediatamente scatenato durissime reazioni nel mondo politico. A cominciare dalla Dc. «Le parole di Cossiga - ha commentato a caldo il senatore Nicolò Lipari - suscitano sorpresa e amarezza, soprattutto perché un improvviso blocco aggraverebbe la frattura fra società civile e istituzioni, e non terrebbe conto del fatto che molte delle iniziative assunte dalla magistratura hanno preso le mosse proprio da indagini e acquisizioni della commissione». Di «forte inquietudine» parla poi Giulio Quercini, presidente dei deputati del Pds. «L'intervento del capo dello Stato - ha detto - si inserisce in modo del tutto anomalo nell'iter legislativo bicamerale in corso». Fa eco Sergio De Julio, della Sinistra indipendente: «Cossiga sta esercitando una indebita pressione sulla Camera af-

finché non dia corso all'esame della proposta di legge. E' grave che in qualche modo la Camera si sia fatta condizionare da questa pressione, visto che a distanza di venti giorni il provvedimento non risulta ancora iscritto all'ordine del giorno».

Ma la prima giornata torinese di Cossiga, in visita ufficiale per le celebrazioni del trentennale della morte di Luigi Einaudi e per le manifestazioni cavouriane, non ha registrato soltanto l'attacco alla commissione stragi. In parziale risposta all'intervista rilasciata martedì da Gualtieri a *Repubblica* («un'intervista che non ho letto», ma di cui è stato informato), il presidente ha «esternato» anche un pesante «messaggio» all'indirizzo del senatore del Pri. «Che provi a farlo! - ha detto - Che ci provi, Gualtieri, a tirare in ballo il presidente della Repubblica davanti a una commissione d'inchiesta parlamentare. Io non mi lascio certamente intimorire da lui».

Che quella di ieri fosse una giornata calda lo si era capito fin dal mattino. Esattamente da quando il capo dello Stato, prima ancora di dare inizio alle visite previste dal protocollo (commemorazione di Einaudi, visite alla Provincia e alla casa editrice Utet che compie 200 anni), aveva voluto ricevere in prefettura tre esponenti piemontesi di Gladio. «Sono venuti a trovarmi - ha spiegato Cossiga - e mi hanno onorato della loro presenza, Stavo quasi per chiedergli scusa: si erano fidati dello Stato, loro democratici e liberali, e per alcune viltà della classe politica sono stati abbandonati al linciaggio della stampa». Sempre ieri mattina, un altro protagonista degli anni della guerra fredda, l'ex comandante partigiano Edgardo Sogno, ha consegnato una lettera a Cossiga con la quale gli chiede di «dire chiaramente che un abisso separava l'aiuto americano da quello

sovietico: i dollari sovietici venivano da un governo criminale per distruggere le nostre libertà».

Poco dopo, al momento di ricordare la figura di Mario Scelba, da Cossiga è arrivata un'altra sorpresa: l'annuncio d'un suo imminente ingresso in clinica per farsi asportare un polipo dalla gola. «Ma non illudetevi - ha spiegato ironico - non si tratta d'un cancro, non vorrei creare false speranze nella gente, compreso Casson». E ancora il giudice veneziano è il protagonista dell'ennesima invettiva: «Riconfermo il mio giudizio su Casson: su di lui ho detto quello che pensavo. Se riterrò di dover esercitare i poteri dello Stato perché si verifichi il comportamento di questo giudice, è un'altra questione. Naturalmente c'è anche un'altra cosa da sottolineare: io ho respinto e continuerò a respingere la pretesa del Consiglio superiore della magistratura di interpretare il codice di procedura penale. I professori, in gioventù, mi hanno insegnato che l'interpretazione delle norme la possono dare i magistrati e lo stesso parlamento, ma non il Csm». Giudizi poco lusinghieri anche sull'archiviazione del caso Casson da parte del Csm: «Certo - ha detto Cossiga - nessuno ha investito il Csm di questa vicenda. Si è autoinvestito. Questi signori fanno tutto da soli: si denunciano, si assolvono, si trasferiscono, si pigliano il caffè».

Assenso, invece, al provvedimento anti-mafia varato dal governo, pur condividendo in parte le critiche espresse dal segretario del Pds. «Occhetto ha ragione, quando parla di una riforma a metà - ha detto Cossiga - Solo che la riforma intera, con una revisione totale delle forze di polizia e del loro coordinamento, avrebbe richiesto troppo tempo».

■ Le nebbie di Ustica

L'inchiesta di Ustica sta faticosamente uscendo dalle nebbie in cui l'avevano costretta non solo i depistaggi, le reticenze e le menzogne ma, anche, una disennata conduzione delle indagini e una scandalosa inerzia investigativa.

Tre le ragioni fondamentali di questa significativa e tuttavia ancora fragile inversione di tendenza.

I nuovi giudici. Il pool da cui è costituito l'Ufficio del pubblico ministero (Salvi, Rosselli e Coiro) e il giudice istruttore Rosario Priore stanno finalmente facendo quello che doveva essere fatto dai precedenti magistrati: vale a dire un lavoro serio, organico e intelligente svolto con certissima pazienza e grande professionalità. I risultati si cominciano a vedere ma - soprattutto - è legittimo e ragionevole aspettarsi che vengano. Perché non ci vuole una sfera di cristallo per preconizzare che siamo alla vigilia di nuove, meditate incriminazioni. Evenienza questa - se si verificherà come tutto lascia presumere - tutt'altro che di secondaria importanza per risalire nella catena gerarchica delle responsabilità.

La Commissione stragi. L'organo presieduto dal senatore Gualtieri ha finalità istituzionali ben diverse da quelle che caratterizzano l'attività dei magistrati. Non v'è dunque alcun rischio che l'attività della prima costituisca un doppione di quella dei secondi. Il lavoro della Commissione, poi, lungi dal confondere le idee ai magistrati, serve invece ad essi da stimolo (e viceversa) in un contesto di reciproche sinergie e in un quadro che non è per nulla fantasioso definire da intrigo internazionale. Un contesto estremamente complesso quindi che - nell'ambito delle rispettive finalità istituzionali - richiede l'apporto di entrambi, della Commissione stragi e della magistratura. E richiede inoltre una particolare attenzione della pubblica opinione e dei mezzi d'informazione.

Privare dei magistrati - in un simile eccezionale contesto - di questi supporti non significa affatto consentir loro di lavorare ma, al contrario, condannarli alla solitudine e, con essa, ad un sicuro insuccesso.

L'Associazione dei parenti. Da ultimo la caparbia ostinazione nel pretendere la verità dell'Associazione guidata da Daria Bonfietti. Senza di lei e senza la sua Associazione quel barlume di verità che si inizia ad intravedere sarebbe stato del tutto irraggiungibile.

Queste tre, dunque, le cause cui ascrivere la faticosa inversione di tendenza dell'inchiesta

sulla strage di Ustica. Se anche una sola di esse verrà a mancare la ricerca della verità - già seriamente compromessa - diventerà puro esercizio declamatorio, parole con cui sciacquarsi la bocca. E quando si pensa che ben due di questi elementi (attività dei magistrati con il vecchio rito e quella della Commissione stragi) verranno meno il 31 dicembre di quest'anno senza che ancora sia stato varato un ineludibile provvedimento di proroga, ben si intende il rischio imminente che sulla verità venga apposta una definitiva pietra tombale.

Avv. Franco Di Maria
Roma

Daria Bonfietti critica Cossiga: Ustica vale bene una proroga

Ma Andreotti non deve cedere'

di PAOLA CASCELLA

NE' CON Cossiga, nè con Andreotti. Esemplica: «Io sto dalla parte di Ustica. Per un decennio non è stato fatto nulla. Nessuno però si è scandalizzato. Da un anno c'è un giudice che lavora seriamente per accertare la verità. Non si può pensare che proprio ora si frappongano ostacoli in grado di fermarlo».

Daria Bonfietti, presidente dei familiari delle vittime della strage del Dc 9, non vuole entrare nel merito dell'ultimo scontro tra i poteri dello Stato. Tra il presidente del Consiglio che ha varato il decreto di proroga delle istruttorie sulle stragi, e il presidente della Repubblica arrogato su un netto «io non firmo».

«E' stata una botta terribile, drammatica — dice — La notizia del rifiuto di Cossiga ci è giunta a sorpresa. Solo il giorno prima eravamo tutti contenti perchè il governo aveva appro-

vato la proroga, persino un anno in più di quello richiesto... E invece un'altra volta siamo stati delusi. Quando si sente che la verità è un poco più vicina, l'amarezza sembra ancora più pesante da sopportare».

Ha mai pensato di mollare?

«No, mai. Ustica è ormai tutt'uno con la vita quotidiana. E così pure difficoltà e tensioni».

Signora Bonfietti qual è la sua opinione su quest'ultima vicenda che mette in discussione il futuro dell'inchiesta?

«Penso che siamo di fronte ad un contrasto istituzionale tra diversi poteri dello Stato. Da una parte c'è il governo che ha concesso la proroga di due anni certamente nella convinzione di portare avanti le proprie decisioni. Dall'altra parte c'è il Presidente della Repubblica che gli si frappa, facendo riferimento ad una problematica che sen-

z'altro ha una sua validità giuridica. Ma che non mi interessa».

Si spieghi meglio.

«In una parola quel che mi preme affermare con la massima forza è che quella proroga ci è indispensabile. Si pensi soltanto che è ancora in atto il recupero del relitto del Dc 9 della strage. Sono in via di definizione perizie nazionali ed internazionali di enorme importanza... è impensabile che il giudice Priore concluda tutto entro il 31 dicembre. E d'altra parte non è certo colpa nostra se nulla è stato fatto per dieci anni nell'attuale indifferenza generale».

Ma il Presidente sostiene che pur in mancanza del decreto, a suo giudizio incostituzionale, le indagini proseguiranno tornando nelle mani del Pm...

«Io dico che questo passaggio di mano non ci deve essere. Significherebbe azzerare le inda-

gini e buttar via i risultati raggiunti fin qui. Quanto all'incostituzionalità del decreto ho già detto che non voglio entrare in questo tipo di diatriba. Ma non è un mistero per nessuno il fatto che il nuovo codice non possa entrare in vigore per tutti allo stesso momento. Noi abbiamo già ottenuto un anno di proroga proprio perchè l'inchiesta su Ustica non aveva fatto nessun passo avanti per molti anni. Non credo che sarà una sommatoria di proroghe a creare un proble-

ma di incostituzionalità».

Che cosa farete se passerà la linea Cossiga?

«Io spero che il governo difenda le sue scelte. Diversamente daremo battaglia, cercheremo un'altra strada per aggirare l'ostacolo e fare in modo che Priore possa portare a termine l'inchiesta. Sia un decreto legge, come ha già proposto qualcuno, o altro, non possiamo consentire che la verità sia subalterna ai conflitti istituzionali».

Cossiga qualche giorno fa ha detto «mi hanno fregato». Non le sembra che quest'ultima decisione del Presidente esprima la volontà di mettere una pietra sopra il passato, compreso su chi ebbe la responsabilità di nascondere la verità?

«No, ma non voglio esprimere un'opinione che è solo personale. Già nel giugno del '90 il Capo dello Stato disse quella frase. Io pensai che a quel punto sarebbe successo qualcosa. Credetti che sarebbe emersa una volontà politica di scoprire chi e perchè aveva ingannato l'allora presidente del Consiglio Cossiga. Invece il governo non fece nulla.»

Signora lei oggi di chi si fida?

«Ho fiducia nel lavoro del giudice Rosario Priore e in quello della Commissione stragi che deve accertare cosa nelle istituzioni non abbia funzionato al punto di rendere impossibile il raggiungimento della verità».

A Bologna il giudice Priore 'scopre' la mappa dei voli di quella notte

Ustica, spuntano nuovi nastri

BOLOGNA - La mappa degli aerei che volarono sui cieli d'Italia la notte della tragedia di Ustica è per la prima volta nelle mani della magistratura. Il giudice istruttore Rosario Priore che segue l'inchiesta, ha fatto visita ieri alla sede di Bologna del Centro controllo linee delle Ferrovie dello Stato, per chiedere la decrittazione e lo stampaggio di due nastri che riportano tutta l'attività aerea del 27 giugno 1980, la data della strage del Dc 9. Da 11 anni e quattro mesi i nastri dormivano negli archivi della Civilavia e del Centro bolognese. Nessuno li aveva mai chiesti prima. Il Centro si occupava di registrare tutto «il volo» nazionale e internazionale civile, commerciale e militare per poi procedere allo

stampaggio e alla fatturazione dei costi di ogni passaggio aereo a ciascuna compagnia o società.

Intanto si viene a sapere che l'ambasciata statunitense di Roma mobilitò il giorno dopo la tragedia, su richiesta dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, tutte le basi Usa in Italia allo scopo di accertare la presenza di un aereo militare americano nella zona di Ustica, al momento della tragedia. Lo ha ammesso in una intervista al tg1 l'ex colonnello dell'U.S. Air Dick Coe. L'ambasciatore Usa costituì un gruppo di indagine di cui faceva parte anche il responsabile della Cia. Ma l'esito della verifica sarebbe stato, secondo Coe, negativo.

Nell'archivio delle Ferrovie la registrazione di tutti gli aerei in volo la sera della strage

La verità in un nastro?

Ustica: blitz in città del giudice Priore

di PAOLA CASCELLA

HANNO spinto un tasto del computer e dalla stampante è uscita la mappa di tutto il traffico aereo di quella notte fatale, la notte della strage di Ustica. Sotto gli occhi attenti del giudice istruttore Rosario Priore si di una montagna di pagine è stato decrittato e trascritto il nastro magnetico che quel tragico 27 giugno 1980 ha registrato i voli nazionali e internazionali, civili commerciali e militari sui cieli del paese.

Da ieri per la prima volta, dopo 11 anni e quattro mesi, quelle registrazioni sono uscite dal buio dell'archivio e si trovano ora nelle mani di un giudice. Fino a questo momento nessuno aveva pensato o voluto chiederle.

Strana la storia di questo nastro prezioso uscito dalla sede bolognese del Centro controllo linee delle Ferrovie dello Stato. Strana e inquietante come tutte le vicende che ruotano attorno ad Ustica. Dalla sua lettura potrebbe venire una nuova svolta per le indagini sulla tragedia del Dc 9. I dati che emergeranno verranno confrontati con quelli già a disposizione della magistratura e serviranno a capire se i cieli di Ustica furono sorvolati da aerei militari stranieri.

Sempre che passi il decreto di proroga dell'inchiesta. Un fatto auspicato dallo stesso Priore: «speriamo che ci sia», ha detto ieri pomeriggio il magistrato, uscendo dal seminterrato del Centro informatico che guarda il ponte della stazione. Il giudice, che era scortato dal maggiore Marcantonio Bianchini del Reparto operativo dei Carabinieri di Roma, aveva passato mezz'ora negli uffici dell'archivio chiedendo una «lettura» particolare dei nastri. «Ci stiamo occupando di un nuovo filone dell'indagine — ha spiegato — Non so ancora dove porterà».

Il nuovo «filone» sul quale procede il giudice romano ri-

guarda le trascrizioni ricavate da due nastri finora sconosciuti. Uno è stato sequestrato alla Civilavia di Roma, l'ente predisposto al controllo aereo, un paio di settimane fa. L'altro è stato richiesto ieri al Centro meccanografico bolognese, che sovrintendeva a tutto il sistema dei trasporti nazionale. Ma dovrebbero corrispondere nei minimi particolari. Anzi l'uno dovrebbe essere il duplicato dell'altro. Perché? La ragione è semplice. Nel 1980 e per circa tre anni il Centro di controllo linee di Bologna ha curato su incarico della Civilavia un servizio specifico. Era l'unico presidio informatico in grado di procedere alla lettura e alla stampaggio delle registrazioni corrispondenti al traffico aereo che avveniva su tutto il Paese. Della registrazione in sé si occupava la stessa Civilavia: un tecnico digitava le informazioni poi la «strip» veniva inviata a Bologna, perché Roma non era dotata della «macchina» capace di decrittare. Anche perché il Centro bolognese da questa semplice operazione di lettura passava ad un compito prettamente commerciale. Dopo aver preso atto dei movimenti aerei, Bologna doveva fatturare alle varie compagnie e società la cifra corrispondente ad una sorta di tassa di sorvolo. Praticamente il noleggio dello spazio. Una volta compiute queste operazioni, a Roma tornava «la strisciata» della registrazione, e le fatture di pagamento. «Mandavamo una sorta di scatola nera — spiegano al Centro — a noi però restava il nastro del periodo di volta in volta preso in esame». Ecco il perché della duplice registrazione. Ieri pomeriggio il giudice Priore ha chiesto ai tecnici bolognesi di «leggerle» entrambe, probabilmente anche per accertare se la mappa del traffico aereo «disegnata» nell'originale è proprio la stessa della copia.

ROMA - Le polemiche col presidente Cossiga non fermeranno la commissione stragi. Ieri l'ufficio di presidenza ha deciso di proseguire, fin dalla settimana prossima, nell'inchiesta sulla strage di Ustica. Saranno sentiti gli ex presidenti del Consiglio Amintore Fanfani, Bettino Craxi, Giulio Andreotti, Giovanni Gorla, Ciriaco De Mita e i ministri della Difesa Valerio Zanone e Virginio Rognoni. Il calendario definitivo sarà elaborato in questi giorni.

Né il presidente della commissione, il senatore repubblicano Libero Gualtieri, né i componenti l'ufficio di presidenza, hanno voluto commentare le recenti dichiarazioni di Cossiga. A questo punto il problema della proroga dei poteri oltre il 31 dicembre riguarda i gruppi parlamentari. Unanime, comunque, la convinzione della necessità di prose-

Saranno sentiti i capi dei governi

Strage di Ustica la commissione prosegue l'indagine

gulre.

«Andremo avanti coi nostri lavori - ha detto il commissario socialista Andrea Buffoni - andremo avanti con le audizioni. Non ci sono problemi - ha aggiunto - tra noi e il presidente. Sarà il Parlamento a decidere se dare una proroga alle indagini in corso sui misteri della Repubblica».

Proseguirà nei prossimi giorni anche

l'attività dei gruppi di lavoro già costituiti. Un ufficio di presidenza sarà dedicato all'esame delle indagini svolte sulla vicenda Gladio (sulla quale è stata da tempo elaborata una pre-relazione per le Camere) e sul caso Moro.

L'indipendente di sinistra Sergio De Julio ha comunque escluso che, dopo i recenti sviluppi dei casi piazza Fontana e piazza della Loggia, la commissione stragi possa occuparsene: «Non vogliamo - ha detto - mettere troppa carne al fuoco».

Un gruppo di lavoro ad hoc per esaminare la questione dei rapporti tra i servizi segreti dell'Est e il terrorismo è stato invece proposto dal capogruppo democristiano, senatore Lucio Toth. La proposta è stata appoggiata dal rappresentante del Movimento sociale italiano, il senatore Antonio Rastrelli.

Si quasi unanime di deputati e senatori. Ora si attende la decisione di Cossiga

Via libera a Gualtieri

Proroga di sette mesi per la commissione

ROMA - E adesso Cossiga che farà? Rinvierà al Parlamento la legge di proroga dei lavori della commissione stragi, approvata ieri dai deputati, così come aveva minacciato pochi giorni fa? O farà marcia indietro di fronte al voto quasi plebiscitario con cui i parlamentari hanno approvato la legge?

Questi interrogativi sono circolati con una certa insistenza nei palazzi della politica appena la commissione Affari costituzionali di Montecitorio, incurante delle riserve espresse dal presidente della Repubblica, ha approvato, in via definitiva e in sede legislativa, la proroga della commissione stragi, che potrà quindi continuare a lavorare su grandi inchieste come il caso Gladio, l'assassinio di Aldo Moro, la strage di Ustica. Hanno votato a favore 25 deputati di vari partiti, contro il missino Franco Franchi (al Senato il Msi aveva però dato voto favorevole), mentre il dc Pietro Soddu si è astenuto.

Il provvedimento, che proroga la commissione stragi dal 31 dicembre 1991 (data in cui avrebbe dovuto concludere i lavori) fino al 2 luglio 1992, era sta-

to già approvato precedentemente dal Senato. Dopo il sì dei deputati, la proroga è diventata, quindi, legge ufficiale dello Stato. Ma per essere effettivamente operativa sarà prima sottoposta alla firma del presidente della Repubblica, dopo di che dovrà essere pubblicata dalla *Gazzetta Ufficiale*. Questi due ultimi traguardi saranno centrati senza ulteriori scossoni?

Il capo dello Stato aveva sollevato il problema alla fine di ottobre, durante una delle sue ester-

nazioni nel corso della visita a Torino. «Io rinvierò la legge sulla commissione stragi - aveva preannunciato, tra l'altro, Cossiga - e se il Parlamento deciderà di riapprovarla, esaminerò di nuovo il testo per verificare che non ricorrano gli estremi del rifiuto assoluto della promulgazione. C'è sempre la Corte costituzionale che mi può giudicare per conflitto di attribuzione. Ma la Corte costituzionale non sarà mica la fine del mondo...». La netta presa di posizione del capo

dello Stato non mancò di suscitare durissime reazioni da parte di quasi tutti i partiti, a partire dalla stessa Dc, che con il senatore Nicolò Lipari parlò di «sorpresa e amarezza». «Non vedo perché non dovremmo avere gli stessi tempi della legislatura», aveva replicato lo stesso presidente della commissione stragi, il repubblicano Libero Gualtieri, «siamo al lavoro da due anni, abbiamo una infinità di cose da vedere», riferendosi, indirettamente, a casi scottanti come Gladio, piano Solo, Moro, Ustica. E, alla fine, malgrado i «fulmini» di Cossiga, la proroga è arrivata sulle ali di un voto quasi plebiscitario. Ora la palla passa al presidente.

Nell'attesa del «risponso» del Quirinale, quasi tutti i partiti si dicono soddisfatti. Contento della notizia anche il presidente della commissione stragi: «Sono soddisfatto - commenta Gualtieri - perché i due rami del Parlamento hanno approvato, praticamente all'unanimità, una proroga che consente a noi di lavorare e di completare con un po' più di spazio il lavoro al quale siamo impegnati sui vari fronti».

Gualtieri insiste per la proroga della commissione Stragi e per i magistrati che indagano

«Noi non ci preoccupiamo esclusivamente della proroga della commissione, ottenuta unanimemente da parte di entrambi i rami del Parlamento. Ci preoccupiamo anche della possibilità che vengano prorogati almeno di un anno i magistrati che stanno indagando sulle varie stragi e su altro. Ustica, Gladio, Piano Solo e parti dell'inchiesta su Moro hanno bisogno ancora di alcuni mesi»: così ha detto il presidente della Commissione parlamentare sulle stragi, Libero Gualtieri a Raiuno. Gli è stato domandato un parere su quanto ha affermato la settimana scorsa il presidente della Repubblica, ossia che si riserva di riflettere per un mese prima di decidere se promulgare o meno la legge di proroga per l'attività della commissione oltre il 31 dicembre 1991. «Senza la decisione di affidarci anche Ustica l'inchiesta che andava avanti stancamente da otto anni non avrebbe preso lo slancio che ha preso».

22/11/91

Il foro in un femore recuperato in mare può essere stato provocato soltanto da una scheggia ad altissima velocità

Ustica, quei corpi raccontano...

Il missile ha lasciato il segno sui resti di una delle vittime

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Un foro riscontrato su un femore di una delle vittime della strage di Ustica può chiarire in modo definitivo che è stato un missile ad abbattere il Dc 9 Itavia. La notizia di questo nuovo e importante elemento, nel quadro delle indagini sul disastro aereo del 27 giugno 1980, è circolata nei giorni scorsi ma soltanto, ieri, si è avuta la conferma ufficiale.

Il femore di una delle 81 vittime è stato ripescato, insieme ad altri resti umani, nei mesi scorsi dalla ditta inglese «Winpol» che sta recuperando con la nave «Valiant» i rottami del Dc 9, sparsi nel fondo marino a largo di Ustica. Tra i resti umani sottoposti ad un primo esame necroscopico, c'è un femore con un buco che ha determinato una particolare attenzione da parte degli esperti. Il foro di circa un centimetro di diametro è netto e ha provocato una frattura ossea longitudinale di tipo particolare che i tecnici chiamano «priva di farfalla». Sia il foro che la frattura possono essere state determinate soltanto da una scheggia scagliata dall'esplosione di un ordigno a bordo dell'aereo o l'impatto di oggetti metallici durante la caduta del Dc 9.

Sull'importante reperto è in corso una perizia affidata al professore Giuso Giusti ma le fotografie di quel foro sono sta-

E Ali Agca scriveva "Temo il Vaticano"

ROMA - Il killer turco, Ali Agca, temeva di essere ucciso direttamente o indirettamente dal Vaticano. Nella lettera spedita al cardinale Silvio Oddi il 24 settembre '82 Agca scriveva: «devo confessare che io ho paura di voi in Vaticano, un giorno potete uccidermi.... Spero che il Vaticano possa cambiare i suoi cattivi pensieri su Agca». Il killer afferma che un'altra sua lettera l'aveva inviata al cardinale Casaroli. Questi documenti che potevano risultare utili alle indagini non furono consegnati alla magistratura. La lettera del cardinale Oddi è stata acquiata soltanto, nei giorni scorsi, dal giudice Priore che, ora, spera di ottenere anche quella inviata a Casaroli.

te già esaminate da esperti balistici che non hanno alcun dubbio: è stata una scheggia proveniente da un ordigno con testa di guerra, in questo caso soltanto da un missile. Il giudice istruttore Rosario Priore non ha chiesto al professor Giusti soltanto di chiarire nel modo più preciso la causa di quel foro, gli ha affidato anche una perizia per stabilire se nei midolli delle ossa, ripescate in mare, ci siano tracce di diatomee? un tipo di alghe che penetra nei midolli ossei se la persona ha ingerito acqua di mare. La perizia sarà utile per stabilire se qualche vittima, cui ap-

partenevano le ossa ripescate, è deceduta per annegamento.

Sarebbe veramente straordinario se i resti delle povere vittime di Ustica si trasformassero in prove di accusa contro tutti coloro che hanno mentito o depistato o impedito che si sapesse la verità sull'abbattimento del Dc 9.

Ma non c'è soltanto la novità del femore di una delle vittime, il giudice Rosario Priore ha disposto altri importanti accertamenti. Per la prima volta alcuni reperti metallici di piccole dimensioni, ripescati la mattina dopo il disastro e che erano infissi nei sedili dell'aereo o

nei bagagli recuperati dalla ditta francese Ifremer nel 1987, saranno sottoposti a perizia metallografica. Tra questi frammenti ci potrebbero essere schegge appartenenti a un missile.

Il collegio peritale che si è riunito, ieri mattina, ha chiesto e ottenuto dal giudice Priore altri accertamenti. Sono stati, infatti disposti da Priore, altri esami peritali. In particolare si tratta di un'«analisi frattografica» cioè l'accertamento delle linee di frattura delle strutture del Dc 9 e delle relative deformazioni. Questa analisi sarà possibile effettuarla perché

gran parte del Dc 9 è stata ricostruita a Pratica di mare. Anche questa perizia potrebbe escludere che sia stata una bomba a bordo la causa del disastro.

Infine il giudice Priore ha disposto una perizia chimica sulle parti del Dc 9 che presentano macchie nere in modo da stabilire se siano state provocate dal calore provocato da un ordigno bellico oppure dalla combinazione di sostanze chimiche, presenti nell'acqua di mare, durante i 10 anni che i resti sono rimasti sommersi. C'è da rilevare che le macchie nere sono presenti nella parte esterna dei rottami del Dc 9.



Il recupero dei resti del Dc 9 abbattuto nei cieli di Ustica

Il giudice Rosario Priore, il pm, Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, e il collegio peritale stanno facendo tutti gli sforzi possibili per arrivare alla verità. Il tempo che hanno a disposizione è, ormai, più che limitato. Infatti l'istruttoria dovrebbe concludersi alla fine del mese di dicembre se il governo non deciderà una proroga.

Entro la fine dell'anno tutte le perizie e gli accertamenti, disposti ieri, non saranno sicuramente conclusi.

A ostacolare la proroga, come è noto, è stato il presidente della Repubblica con la sua dichiarazione che non firmerà il decreto legislativo presentato dal ministro guardasigilli, Martelli.

Sulla vicenda di Ustica è intervenuto l'ammiraglio Fulvio Martini, ex capo del Sismi. «Ho molta fiducia», ha affermato, «nell'attuale inchiesta della magistratura per giungere alla verità. Qualora si accertasse che il Dc 9 è stato abbattuto da un missile, le probabilità porterebbero verso la pista americana o francese».

In sostanza Martini ha ripetuto quanto dichiarò alla Commissione stragi e al giudice Priore. In quelle occasioni, l'ex capo del Sismi, disse anche che i francesi e gli americani non avevano detto completamente la verità sulla strage di Ustica.

Il foro in un femore recuperato in mare può essere stato provocato soltanto da una scheggia ad altissima velocità

Ustica, quei corpi raccontano...

Il missile ha lasciato il segno sui resti di una delle vittime

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Un foro riscontrato su un femore di una delle vittime della strage di Ustica può chiarire in modo definitivo che è stato un missile ad abbattere il Dc 9 Itavia. La notizia di questo nuovo e importante elemento, nel quadro delle indagini sul disastro aereo del 27 giugno 1980, è circolata nei giorni scorsi ma soltanto, ieri, si è avuta la conferma ufficiale.

Il femore di una delle 81 vittime è stato ripescato, insieme ad altri resti umani, nei mesi scorsi dalla ditta inglese «Wimpol» che sta recuperando con la nave «Valiant» i rottami del Dc 9, sparsi nel fondo marino a largo di Ustica. Tra i resti umani sottoposti ad un primo esame necroscopico, c'è un femore con un buco che ha determinato una particolare attenzione da parte degli esperti. Il foro di circa un centimetro di diametro è netto e ha provocato una frattura ossea longitudinale di tipo particolare che i tecnici chiamano «priva di farfalla». Sia il foro che la frattura possono essere state determinate soltanto da una scheggia ad altissima velocità, pertanto verrebbe esclusa la possibilità che sia stata una scheggia, scagliata dall'esplosione di un ordigno a bordo dell'aereo o l'impatto di oggetti metallici durante la caduta del Dc 9.

Sull'importante reperto è in corso una perizia affidata al professor Giuso Giusti ma le fotografie di quel foro sono sta-

te già esaminate da esperti balistici che non hanno alcun dubbio: è stata una scheggia proveniente da un ordigno con testa di guerra, in questo caso soltanto da un missile. Il giudice istruttore Rosario Priore non ha chiesto al professor Giusti soltanto di chiarire nel modo più preciso la causa di quel foro, gli ha affidato anche una

perizia per stabilire se nei midolli delle ossa, ripescate in mare, ci siano tracce di diatomee? un tipo di alghe che penetra nei midolli ossei se la persona ha ingerito acqua di mare. La perizia sarà utile per stabilire se qualche vittima, cui appartenevano le ossa ripescate, è deceduta per annegamento.

Sarebbe veramente straordinario se i resti delle povere vittime di Ustica si trasformassero in prove di accusa contro tutti coloro che hanno mentito o depistato o impedito che si sapesse la verità sull'abbattimento del Dc 9.

Ma non c'è soltanto la novità del femore di una delle vittime, il giudice Rosario Priore ha disposto altri importanti accertamenti. Per la prima volta alcuni reperti metallici di piccole dimensioni, ripescati la mattina dopo il disastro e che erano infissi nei sedili dell'aereo o

nei bagagli recuperati dalla ditta francese Ifremer nel 1987, saranno sottoposti a perizia metallografica. Tra questi frammenti ci potrebbero essere schegge appartenenti a un missile.

Il collegio peritale che si è riunito, ieri mattina, ha chiesto e ottenuto dal giudice Priore altri accertamenti. Sono stati, infatti, disposti da Priore, altri esami peritali. In particolare si tratta di un'«analisi frattografica» cioè l'accertamento delle linee di frattura delle strutture del Dc 9 e delle relative deformazioni. Questa analisi sarà possibile effettuarla perché

gran parte del Dc 9 è stata ricostruita a Pratica di mare. Anche questa perizia potrebbe escludere che sia stata una bomba a bordo la causa del disastro.

Infine il giudice Priore ha disposto una perizia chimica sulle parti del Dc 9 che presentano macchie nere in modo da stabilire se siano state provocate dal calore provocato da un ordi-

gno bellico oppure dalla combinazione di sostanze chimiche, presenti nell'acqua di mare, durante i 10 anni che i resti sono rimasti sommersi. C'è da rilevare che le macchie nere sono presenti nella parte esterna dei rottami del Dc 9.

Il giudice Rosario Priore, i pm, Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, e il collegio peritale stanno facendo tutti gli sforzi possibili per arrivare alla verità. Il tempo che hanno a disposizione è, ormai, più che limitato. Infatti l'istruttoria dovrebbe concludersi alla fine del mese di dicembre se il governo non deciderà una proroga.

Entro la fine dell'anno tutte le perizie e gli accertamenti, disposti ieri, non saranno sicuramente conclusi.

A ostacolare la proroga, come è noto, è stato il presidente della Repubblica con la sua dichiarazione che non firmerà il decreto legislativo presentato dal ministro guardasigilli, Martelli.

Sulla vicenda di Ustica è intervenuto l'ammiraglio Fulvio Martini, ex capo del Sismi. «Ho molta fiducia», ha affermato, «nell'attuale inchiesta della magistratura per giungere alla verità. Qualora si accertasse che il Dc 9 è stato abbattuto da un missile, le probabilità porterebbero verso la pista americana o francese».

In sostanza Martini ha ripetuto quanto dichiarò alla Commissione stragi e al giudice Priore. In quelle occasioni, l'ex capo del Sismi, disse anche che i francesi e gli americani non avevano detto completamente la verità sulla strage di Ustica.

Dopo la strage al lavoro un team segreto Aeronautica-americani

Ustica e gli Usa: i silenzi degli 007

Secondo i testi sentiti dai giudici in trasferta negli Stati Uniti, del gruppo faceva parte il colonnello Tascio dei servizi segreti dell'Arma azzurra. L'alto ufficiale accompagnò un esperto del Pentagono sulla Sila

dal nostro inviato FRANCO SCOTTONI

WASHINGTON - Un grave e duro atto di accusa nei confronti dei vertici dell'Aeronautica militare e dei servizi segreti italiani: questo è il risultato emerso dai primi interrogatori dei testimoni americani: ormai sembra che non esistano più dubbi per il giudice istruttore Rosario Priore per i Pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, circa le menzogne cui sono ricorsi alcuni ufficiali dell'Aeronautica in relazione alla strage di Ustica.

Al centro di questo nuovo capitolo dell'inchiesta sull'abbattimento del Dc-9 Itavia è emerso tra le altre la figura e l'oscura attività dell'ex colonnello, ora generale, Zeno Tascio, all'epoca responsabile del Sios, il servizio segreto dell'Aeronautica. Si è appreso da fonti americane che il colonnello Tascio faceva parte di un «team» organizzato presso l'ambasciata americana a Roma dall'addetto militare aeronautico Joe Bianckino, il giorno successivo alla strage di Ustica.

Non si conoscono per ora né i motivi per i quali fu organizzato questo team e né i risultati che furono raggiunti. Si pone pertanto l'interrogativo: fu cercata la causa del disastro oppure furono

messi in atto mascheramenti e depistaggi per nascondere la verità?

Una prima risposta si può ricavare dal comportamento del responsabile del Sios. Interrogato dalla commissione stragi e dal giudice Priore, il colonnello Tascio non ha mai fatto cenno del «team» organizzato presso l'ambasciata Usa. Eppure le indagini sulla strage di Ustica sono state svolte nell'arco di molti mesi.

Perché l'ufficiale ha sempre taciuto questa sua partecipazione al team Usa? Forse credeva che gli americani non avrebbero mai parlato dell'attività svolta sull'abbattimento del Dc Itavia? E ancora. Tascio avvertì il governo dell'iniziativa statunitense? Va ricordato che durante la notte del 27 luglio 1980 a comincia-

re da un'ora dopo la scomparsa del Dc-9 gli operatori militari parlarono più volte della presunta presenza di aerei americani come è stato accertato dalle registrazioni telefoniche dei centri radar.

Ma è emersa un'altra grave «lacuna» nelle deposizioni del colonnello Tascio alla commissione stragi e al giudice Priore, lacuna che riguarda la caduta del Mig 23 libico, trovato ufficialmente sulla Sila il 18 luglio 1980, venti giorni dopo il disastro di Ustica. I magistrati romani hanno interrogato ieri il colonnello americano Warren Walters che si trovava nel 1980 di stanza a Wiesbaden in Germania. L'ufficiale fu convocato a Roma su richiesta di Tascio il 21 luglio del 1980 e fu accompagnato dall'ex capo del Sios a Castelblunco per compiere ac-

certamenti sul Mig 23. Furono scattate fotografie del caccia libico e l'ufficiale statunitense fu incaricato dopo il sopralluogo di tracciare, tra l'altro, il piano di volo del caccia. Che fine hanno fatto le fotografie e i documenti? Perché Tascio non ha mai parlato della richiesta di un esperto Usa e del successivo sopralluogo sulla Sila?

A tutti questi interrogativi il giudice Priore dovrà fornire le dovute risposte. Sempre ieri i magistrati romani hanno ascoltato l'esperto aeronautico del Pentagono John Trevuer, che in alcuni servizi giornalistici aveva affermato che l'abbattimento del Dc-9 avvenne nel quadro di uno scontro tra aerei da caccia.

Il teste avrebbe ammesso che le sue convinzioni si sono basate su informa-

zioni e documenti a lui pervenuti ma avrebbe anche precisato di non potere assicurare che quelle carte ritenute autentiche dalle autorità Usa rispecchiassero completamente la realtà.

L'ultimo teste, interrogato ieri, è stato John MacDull, esperto di apparecchiature radar. Fu uno dei primi ad esaminare i tracciati dei radar di Ciampino e ad affermare che vicino al Dc-9 c'era un altro aereo, verosimilmente un caccia. Sembra che il teste oltre queste sue tesi non abbia assunto nuove indicazioni utili alle indagini. Comunque va precisato che lo stretto riserbo mantenuto dagli inquirenti romani non ha permesso di conoscere dettagliatamente i contenuti degli interrogatori né il numero delle persone ascoltate. I tre magistrati romani accompagnati dal maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini dopo aver ascoltato un altro testimone si sono trasferiti ieri a Los Angeles. In California sono previsti altri importanti interrogatori. Sarebbero stati convocati alcuni militari statunitensi che facevano parte del team dell'ambasciata Usa e due alti ufficiali della Sesta Flotta.

L'Ambasciata ebbe i tracciati radar prima dei magistrati italiani

“Ustica, è stato un missile” gli Usa sicuri fin dall’80 *Uno scontro tra caccia in quel cielo*

dal nostro inviato FRANCO SCOTTONI

LOS ANGELES - Altre pagine nere fanno ora parte della voluminosa istruttoria sulla strage di Ustica. Il giudice istruttore Rosario Priore e i sostituti procuratori Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi avrebbero, infatti, accertato che una settimana dopo l'abbattimento del Dc9, il dipartimento di Stato Usa, aveva già tratto una sua conclusione. Questa la verità statunitense: l'aereo civile in volo da Bologna a Palermo con 81 persone a bordo è stato abbattuto da un missile durante un scontro tra aerei da caccia.

Ma ripercorriamo alcune fasi della tragica vicenda alla luce dei nuovi episodi che alcuni testimoni americani hanno rivelato al giudice Priore. Il 10 luglio '80, il ministro della Difesa, Lelio Lagorio, riferì al Senato che «il traffico aereo alle ore 21 del 27 giugno 1980 quando cadde il Dc9, era relativamente rarefatto». Aggiunse: «Non sono stati rilevati disturbi o inefficienze ai radar e ai collega-

menti radio. Lo Stato maggiore dell'Aeronautica ha escluso l'ipotesi di una collisione in volo con un velivolo militare italiano e analoghi risposta è stata fornita dalle autorità militari alleate per quanto riguarda i velivoli militari alleati».

Mentre Lagorio forniva queste spiegazioni, il Dipartimento di Stato aveva ricevuto un voluminoso carteggio documentale in relazione a quanto era accaduto nel cielo di Ustica. Ed era già stata raggiunta la conclusione che il Dc9 era stato colpito da un missile. All'ambasciata Usa a Roma operò un «team» di esperti, organizzato 24 ore dopo il disastro dall'addetto militare aeronautico Joe Bianckino. Il «team» comprendeva i seguenti esperti: William McBride, Dick Coe, William McDonald e il «capo stazione» della Cia a Roma, Duane «dewey» Clarridge. Il colonnello Zeno Cascio, responsabile del Sios (servizio segreto aeronautica) insieme

ad altri due ufficiali italiani. Il giorno successivo alla strage mentre i magistrati incaricati delle inchieste, si affannavano ad emettere ordini di sequestro delle registrazioni radar su tutto il territorio nazionale, gli Usa erano già entrati in possesso dei tabulati radar e li avevano sottoposti al vaglio di loro esperti. C'è da ricordare che la magistratura italiana, ad eccezione delle registrazioni del radar di Ciampino, ottenne gli altri documenti a distanza di alcuni anni dalla sciagura. Invece, John Tresue, esperto missilistico del Pentagono, avrebbe affermato, durante il suo interrogatorio come testimone, che gli furono consegnate dopo la sciagura diverse «cartelline» che contenevano i tabulati dei radar militari. Non ha ricordato se ci fossero anche quelli del radar di Marsala, tuttavia avrebbe escluso che i tabulati riguardassero soltanto Ciampino. Come è noto, le registrazioni del radar di Marsala fu-

rono consegnate alla magistratura 5 anni dopo il disastro ma presentavano un «buco» di 8 minuti, proprio nel momento dell'abbattimento del Dc9.

Si è appreso inoltre che l'esperto missilistico Tresue ha dichiarato che dopo avere esaminato i documenti non ebbe alcun dubbio sulla causa del disastro. Infatti informò il Pentagono: «È stato un missile». Sulla presenza di un caccia che volava nelle vicinanze del Dc9 e che eseguì una manovra d'attacco contro l'aereo civile ha parlato Lonhard Bond, all'epoca responsabile dell'Faa (Federal Aviation Administration). Interrogato come teste, dal giudice Priore, avrebbe affermato che, dopo uno studio approfondito, ebbe la certezza della presenza di un caccia in azione vicino al Dc9.

Sia il «team», organizzato presso l'ambasciata Usa, sia il Pentagono e sia i vertici dell'Aeronautica militare non fornirono alcuna collaborazione agli inquirenti ita-

liani compresa la commissione d'inchiesta del ministero dei Trasporti affidata a Carlo Luzzatti.

A proposito di quella commissione d'inchiesta, ieri, sono stati interrogati due testimoni, Steve Lund e Fred Kaizucka, esperti della Mc Donnell Douglas, la società costruttrice degli aerei Dc9. Entrambi i tecnici furono chiamati a collaborare nella commissione Luzzatti. Si resero subito conto dai tracciati radar di Ciampino che in volo, quella sera, non c'era solo il Dc9 ma anche un caccia. Lund ha dichiarato ufficialmente: «Chiedemmo ai militari, sia italiani che americani, di fornirci alcune informazioni. Ma la risposta fu sempre la stessa: stiamo facendo il possibile per raccogliere tutto il materiale a disposizione, dovete pazientare. Alla fine ci rendemmo conto che da parte militare non c'era alcuna volontà di cooperare e che nessuno ci avrebbe mai dato nulla».

«Sentiranno anche il capitano della portaerei che era ormeggiata a Napoli

Per Ustica i giudici in Usa

ROMA - Le indagini sulla strage di Ustica si estendono agli Stati Uniti. Il giudice istruttore Rosario Priore, il pm Giovanni Salvi e il maggiore dei carabinieri, Marcantonio Bianchini partiranno domenica prossima, 8 dicembre, con destinazione Washington. Nella capitale americana sentiranno alcuni testimoni, ritenuti importanti ai fini dell'istruttoria. Con il rito della rogatoria internazionale saranno interrogati, tra gli altri, l'ex addetto militare all'ambasciata Usa a Roma, Richard Coe, e l'ammiraglio

James Flately che all'epoca dell'abbattimento del Dc 9 era comandante della portaerei «Saratoga», ormeggiata nel porto di Napoli.

Gli inquirenti, inoltre ascolteranno, gli ex responsabili della Cia per quanto riguarda la strage di Ustica e per la caduta del Mig 23 libico, trovato sulla Sila, il 18 luglio 1980, venti giorni dopo il disastro del Dc 9. Altri interrogatori riguardano i tecnici della società costruttrice il Dc 9. Il rientro dei magistrati italiani è previsto per domenica 15 dicembre.

Era stato chiesto dalla difesa. Avrebbe permesso la riduzione di un terzo della pena. Continuano le manifestazioni di solidarietà dei coetanei

Pietro Maso scortato dai carabinieri al suo arrivo in Tribunale, ieri. E' accusato di aver ucciso, insieme a due suoi compagni, i genitori

'Uccise i genitori, niente sconti'

Negato il rito breve per gli assassini di Verona

dal nostro inviato ROBERTO BIANCHINI

VERONA - Niente «sconti» al ragazzo che uccise i genitori per impossessarsi dell'eredità. Pietro Maso, il ventenne di Montecchia di Crosara, un paesotto in provincia di Verona, che il 17 aprile scorso massacrò con delle spranghe di ferro i suoi genitori, Antonio e Rosa, di 52 e 48 anni, con la complicità di tre amici, pagherà la sua pena per intero. Il giovane, che ha confessato, e che non sembra pentito del suo gesto, rischia l'ergastolo. I suoi legali hanno chiesto che il processo venga celebrato con il rito

cui è previsto l'ergastolo. Pietro Maso, che in carcere riceve numerose lettere di solidarietà da parte di suoi coetanei, è stato rinviato a giudizio per duplice omicidio pluriaggravato. Verrà processato il 18 febbraio insieme ai due complici, Giorgio Carbo-gnin e Paolo Cavazza. Sarà invece il tribunale dei minorenni a decidere la sorte del diciassettenne, D.B., coinvolto nella vicenda.

È bastata un'ora al giudice, dopo aver ascoltato il parere contrario del pubblico

te d'Assise. La difesa proporrà un'eccezione di incostituzionalità riguardo alla possibilità di ottenere il rito abbreviato e chiederà una perizia psichiatrica, perché una «dichiarazione quantomeno di seminfermità mentale», dice l'avvocato De Zuani, potrebbe salvare Maso e i suoi amici dall'ergastolo, anche se rischia di privarlo dell'eredità. Solo una totale infermità di mente garantirebbe a Maso di entrare in possesso dei soldi dei genitori. Quei soldi che lo hanno

dove sono cresciuti, dove i soldi sono l'unica cosa che conta. «Se sarà necessario approfondire questi temi, al dibattimento la Corte potrà disporre delle perizie d'ufficio» dice il giudice Paggiuca. Pietro Maso, nell'ufficio del magistrato, non ha aperto bocca ieri mattina. E il giudice gli ha chiesto se voleva essere interrogato. Lui ha risposto di no, come i suoi due amici. «È sconvolto, turbato, si sente giudicato un mostro», dice Alberto Fran-

chi, uno dei coetanei. Non cerca di nascondersi. I giornalisti gli chiedono se si è pentito, se vuol dire qualcosa. Lui tiene gli occhi bassi e non risponde. Sul volto non ha alcuna espressione. I suoi amici, jeans e giubbotto, si nascondono dietro a lui. Come se fosse il capo, anche adesso che hanno i ferri ai polsi, e che camminano veloci, scortati da un nugolo di carabinieri.

Durante l'udienza, nell'ufficio del giudice, a porte chiuse, Pietro Maso, incontra le sorelle

do. Gli amici di vece vicini a Ma di loro è addi. «Nelle lettere scritto c'è molta dice l'avvocato lettere che ci pe re utili in udienz gazzo con gravi logici». Nel con nale ci sono « Sono venuti per veri, gli scriver



sono chiuse, bloccate. Nessuno riesce ad aprirle. Hanno lucchetti di ottone e catene, vanificano ogni corsa, stringono in trappola anche i soccorritori. Perché?

Lo chiarirà l'inchiesta aperta sul caso dal questore di Napoli Vito Mattera. Per ora nemmeno il preside Renato Guerra sa dare una risposta su una strage sfiorata: sette ragazzi e dieci soccorritori feriti lievemente, un operaio ricoverato in Rianimazione. «Ma poteva andare molto peggio, un miracolo è stato», commentano i tecnici dei vigili del fuoco. Solo per una fortunata coincidenza, le aule erano semideserte. Dall'Istituto «Francesco Giordani», il mostro di cemento armato costruito in quattordici anni sulla panoramica via Caravaggio, ieri mattina si erano mossi centinaia di studenti,



La scuola di Napoli dove è scoppiato l'incendio

per partecipare al corteo anti-camorra. Le presenze erano ridotte del settanta per cento.

Il rogo divampa alle dieci e trentacinque per una fiamma ossidrica che un manovale lascia cadere sulla copertura in plastica della palestra. E' l'intervallo, studenti e insegnanti di un istituto considerato all'avanguardia

potre in prexigias della palestra vengono risucchiate in un lampo, i larghi corridoi si trasformano in enormi tubi di scappamento, l'ossido di carbonio prende all'agolaseicento persone sparse nel grande edificio.

Ma il braccio infernale è il plesso «C», terzo piano, le aule senza vie di scampo sopra la palestra in fiamme. Qui restano intrappolati per dieci minuti Sergio Bonito, trentun anni, coraggioso collaboratore tecnico del laboratorio di informatica, e venti ragazzi. Racconta Bonito: «Abbiamo visto i vetri scuri, im-

lucchetti di ottone, capite?».

Tiziana, diciassette anni, capelli ramati, era in quel gruppo. E' stata colta da una crisi di pianto, si è ferita ad una mano per rompere un vetro, voleva lanciarsi dalla finestra. Sergio Bonito ha tentato ogni mossa. Individuata una piccola porta in alluminio, ha sferrato un calcio sul vetro inferiore, un piccolo passaggio per il tetto, alto settanta centimetri. I ragazzi vi sono passati uno ad uno, piano piano, aiutati da Sergio. E si sono trovati a cielo aperto: pochi minuti più tardi, con le facce annerite, le

occhie agghiacciate. I ragazzi che lanciavano sedie e libri contro una porta di vetro, ma il vetro resisteva... Un collega ha tirato fuori la pistola, due colpi nel lucchetto e finalmente la porta si è aperta».

Soccorsi tempestivi, oltre duecento uomini tra vigili del fuoco, polizia, carabinieri, Guardia di Finanza. Il questore Mattera, arrivato con il capo di gabinetto e i funzionari della Mobile, ha coordinato le operazioni. Verrà premiato con un encomio il coraggio dei cinque poliziotti delle volanti che hanno sfondato una porta e si sono feriti

Dopo la strage al lavoro un team segreto Aeronautica-americani

Ustica e gli Usa: i silenzi degli 007

Secondo i testi sentiti dai giudici in trasferta negli Stati Uniti, del gruppo faceva parte il colonnello Tascio dei servizi segreti dell'Arma azzurra. L'alto ufficiale accompagnò un esperto del Pentagono sulla Sila

dal nostro inviato FRANCO SCOTTONI

WASHINGTON - Un grave e duro atto di accusa nei confronti dei vertici dell'Aeronautica militare e dei servizi segreti italiani: questo è il risultato emerso dai primi interrogatori dei testimoni americani: ormai sembra che non esistano più dubbi per il giudice istruttore Rosario Priore per i Pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, circa le menzogne cui sono corsi alcuni ufficiali dell'Aeronautica in relazione alla strage di Ustica.

Al centro di questo nuovo capitolo dell'inchiesta sull'abbattimento del Dc Itavia è emerso tra le altre la figura e l'attività dell'ex colonnello, ora generale, Zeno Tascio, all'epoca responsabile del Sios, il servizio segreto dell'Aeronautica. Si è appreso da fonti americane che il colonnello Tascio faceva parte di un «team» organizzato presso l'ambasciata americana a Roma dall'adetto militare aeronautico Joe Biancki, il giorno successivo alla strage di Ustica.

Non si conoscono per ora né i motivi ai quali fu organizzato questo team e i risultati che furono raggiunti. Si pone pertanto l'interrogativo: fu questa causa del disastro oppure furono

messi in atto mascheramenti e depistaggi per nascondere la verità?

Una prima risposta si può ricavare dal comportamento del responsabile del Sios. Interrogato dalla commissione stragi e dal giudice Priore, il colonnello Tascio non ha mai fatto cenno del «team» organizzato presso l'ambasciata Usa. Eppure le indagini sulla strage di Ustica sono state svolte nell'arco di molti mesi.

Perché l'ufficiale ha sempre taciuto questa sua partecipazione al team Usa? Forse credeva che gli americani non avrebbero mai parlato dell'attività svolta sull'abbattimento del Dc Itavia? E ancora. Tascio avvertì il governo dell'iniziativa statunitense? Va ricordato che durante la notte del 27 luglio 1980 a comincia-

re da un'ora dopo la scomparsa del Dc-9 gli operatori militari parlarono più volte della presunta presenza di aerei americani come è stato accertato dalle registrazioni telefoniche dei centri radar.

Ma è emersa un'altra grave «lacuna» nelle deposizioni del colonnello Tascio alla commissione stragi e al giudice Priore, lacuna che riguarda la caduta del Mig 23 libico, trovato ufficialmente sulla Sila il 18 luglio 1980, venti giorni dopo il disastro di Ustica. I magistrati romani hanno interrogato ieri il colonnello americano Warren Walters che si trovava nel 1980 di stanza a Wiesbaden in Germania. L'ufficiale fu convocato a Roma su richiesta di Tascio il 21 luglio del 1980 e fu accompagnato dall'ex capo del Sios a Castelsilano per compiere ac-

certamenti sul Mig 23. Furono scattate fotografie del caccia libico e l'ufficiale statunitense fu incaricato dopo il sopralluogo di tracciare, tra l'altro, il piano di volo del caccia. Che fine hanno fatto le fotografie e i documenti? Perché Tascio non ha mai parlato della richiesta di un esperto Usa e del successivo sopralluogo sulla Sila?

A tutti questi interrogativi il giudice Priore dovrà fornire le dovute risposte. Sempre ieri i magistrati romani hanno ascoltato l'esperto aeronautico del Pentagono John Trevuer, che in alcuni servizi giornalistici aveva affermato che l'abbattimento del Dc-9 avvenne nel quadro di uno scontro tra aerei da caccia.

Il teste avrebbe ammesso che le sue convinzioni si sono basate su informa-

zioni e documenti a lui pervenuti ma avrebbe anche precisato di non potere assicurare che quelle carte ritenute autentiche dalle autorità Usa rispecchiassero completamente la realtà.

L'ultimo teste, interrogato ieri, è stato John MacDull, esperto di apparecchiature radar. Fu uno dei primi ad esaminare i tracciati del radar di Ciampino e ad affermare che vicino al Dc-9 c'era un altro aereo, verosimilmente un caccia. Sembra che il teste oltre queste sue tesi non abbia assunto nuove indicazioni utili alle indagini. Comunque va precisato che lo stretto riserbo mantenuto dagli inquirenti romani non ha permesso di conoscere dettagliatamente i contenuti degli interrogatori né il numero delle persone ascoltate. I tre magistrati romani accompagnati dal maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini dopo aver ascoltato un altro testimone si sono trasferiti ieri a Los Angeles. In California sono previsti altri importanti interrogatori. Sarebbero stati convocati alcuni militari statunitensi che facevano parte del team dell'ambasciata Usa e due alti ufficiali della Sesta Flotta.

Repubblica 11 dicembre 1991

L'inchiesta sui fatti dell'80

Un superteste sostiene: «Gladio nell'affare Ustica»

«Può darsi che Gladio, una fetta oscura di Gladio, c'entri con Ustica». È l'ultima ipotesi che il superteste Aldo Del Re ha presentato, a Padova, ai giudici romani che indagano sulla strage. Ma Del Re — «consulente d'affari» con agganci in Libia e conoscenze tra agenti segreti — ha parlato anche della strage di Bologna, tirando in ballo estremisti locali e un misterioso personaggio, «il capitano».

DAL NOSTRO INVIATO

MICHELE SARTORI

■ PADOVA. Tornati a Padova per approfondire alcuni aspetti dell'inchiesta su Ustica, i giudici romani sono incappati in un'altra strage, quella di Bologna, e in un possibile ruolo in entrambe di Gladio. A sfomare ipotesi, a tessere collegamenti, è stato ancora una volta Aldo Del Re, il «consulente d'affari» padovano, noto ai servizi segreti con la sigla «Rex» («Ma no, con loro non ho mai collaborato. Rex è il mio soprannome di sempre», nega lui), giunto al dodicesimo appuntamento col giudice istruttore Rosario Priore ed il sostituto procuratore Giovanni Salvi. «Ustica è stata una strage voluta. Può darsi che rientri nella strategia del terrore. E può darsi anche che c'entri Gladio, almeno la sua parte più oscura», ha detto Del Re. E subito dopo ha parlato anche di un probabile aggancio tra uomini di Gladio e il gruppo di neofascisti padovani rimasto impigliato nell'inchiesta sulla strage di Bologna. Una storia a parte, forse per dare più credibilità alle sue affermazioni.

Priore e Salvi alla fine hanno detto solo: «Stiamo ricostruendo tutto ciò che è successo

nell'estate del 1980, e verificando l'attendibilità di alcuni testi». Ma qualcosa di interessante devono aver trovato. Dopo aver ascoltato alcuni sottufficiali dei carabinieri — uno ex addetto al centro Sid di Padova —, l'ex capo della Digos locale, Giuseppe Colucci e lo stesso Del Re, hanno convocato fuori programma alcuni ex «camerati» per una serie di confronti col consulente, e si sono incontrati con Felice Casson, giunto da Venezia.

La tesi di Aldo Del Re è che il nucleo di destra formatosi a Padova tra 1977 e 1978 attorno a Massimiliano Fachini e Roberto Rinani (entrambi arrestati per la strage di Bologna; entrambi assolti) fosse manovrato da un misterioso personaggio detto «il capitano»: «Probabilmente un uomo dei servizi, che agiva per conto di Gladio». Del Re all'epoca era tesoriere dell'Associazione Radicale di Padova, quei ragazzi li conosceva e li frequentava. Ha riferito uno strano episodio. Un giorno, prima della strage di Bologna, era al caffè Pedrocchi con Rinani e la moglie Luciana. Si allontanò brevemente, sentì ad un certo

punto la signora urlare: «Non potete farlo, siete pazzi? Ci sono donne, vecchi, bambini!». La signora, convocata per un confronto, ha negato sconvolta. Così come altri due amici di Rinani, Tonino Benelle e Mario Destro, subito citati, hanno escluso di aver mai conosciuto un «capitano».

Il capitolo è da prendere con le molle. Del Re, tra l'altro, è anche indiziato di reato a Vicenza per il ruolo svolto nelle fasi finali del sequestro Celandon. Perché, poi, il «consulente» non ne ha parlato prima? Ribatte con un'altra domanda: «E se vi dicessi che queste storie le ho già segnalate due volte, ma sono rimaste in qualche cassetto?».

Torniamo ad Ustica. Aldo Del Re, all'epoca, lavorava tra Libia ed Egitto. Contemporaneamente era impegnato nel golpe contro Gheddafi del comandante della Cirenaica El Shaid, fallito il 6 agosto 1980. La Libia, a giugno, stava ricevendo clandestinamente, dopo l'embargo Nato, ricambi e missili per i suoi Mig e Mirage. «Ma questo è solo lo sfondo», dice e non dice Del Re. «Il giorno di Ustica non erano in volo né aerei con carichi d'armi né lo stesso Gheddafi. La ragione vera è un'altra, qualcosa di terribile... Qualcuno usava abitualmente il volo Bologna-Palermo per raggiungere poi Malta via mare, e di lì entrare in Libia senza far capire la provenienza. Quel giorno non era a bordo. Però, chiedo: perché la parte deviata dei servizi ha lavorato tanto per depistare l'inchiesta?».

La possibile «fiction» su Ustica

Un complotto internazionale per eliminare il leader libico coperto dai servizi deviati con la complicità dell'«Eletto», capo della «Fratellanza universale». Ma alla fine, per errore, sul cielo di Ustica viene abbattuto un Dc 9. È la trama di «Uccidete Gheddafi», una «fiction» scritta da Annibale Paloscia ed edita da «Newton Compton». Un racconto «possibile» per ricordare che la verità può essere scoperta.

GIANNI CIPRIANI

■ Il mistero di quel disastro aereo ancora incombe sulla vita politica in Italia. Ogni pezzo deve restare al suo posto perché la torre delle bugie non crolli e travolga tutti. Ustica dieci anni dopo. Chef, il poliziotto-gastronomo, spiega che il «partito trasversale» del depistaggio è ancora forte e la verità sulla tragedia sarà sempre coperta. Considerazioni amare, con le quali si conclude «Uccidete Gheddafi», il romanzo-fiction scritto da Annibale Paloscia. Una conclusione volutamente «provocatoria», perché capace di suscitare indignazione. Quella stessa indignazione che è riuscita, con la sua sola forza, a far sì che l'inchiesta (quella vera) sul Dc 9, potesse in qualche misura uscire dalle sabbie mobili delle deviazioni e che, ancora oggi, alimenti la speranza di scoprire la verità.

L'immaginario non è la verità ma il possibile, spiega Paloscia. «Uccidete Gheddafi» è una fiction che racconta una

storia possibile. Anzi: un «possibile» con molti elementi di verità. Una storia con protagonisti «personaggi inventati», eppure fortemente caratterizzati, come l'«Eletto», capo della «Fratellanza universale», o lo Chef, vecchio poliziotto, esperto di gastronomia, ottimo 007, o ancora il generale Geteco, depistatore per conto dei servizi segreti. Siamo nel marzo del 1980: in Romania si stanno definendo gli ultimi dettagli di un complotto ordito dai dissidenti libici per uccidere Gheddafi. Un piano appoggiato dai servizi di sicurezza rumeni e anche dalla Cia. L'agguato scatterà il giorno in cui Gheddafi con il suo aereo sorvolerà il Tirreno per andare a Varsavia: un mig condotto dal pilota dissidente El Fad Nidaz lo abatterà con un missile. Il resto, verrebbe da dire, è storia nota. La «Grande fratellanza» dispone tutte le pedine perché il complotto avvenga nel «buio», ma all'ultimo momento il poliziotto-gastronomo Chef, preoccupato per le conse-

guenze che un simile attentato potrebbe scatenare, avverte i libici. Alle 20,58 del 27 giugno 1980, El Fad Nidaz abbatte il Dc9 «colpevole» di passare sul luogo dell'agguato. Gheddafi, avvertito del complotto, aveva fatto virare il suo Tupolev verso Malta.

Un romanzo, certo. Eppure la «fantasia» di Paloscia si muove lungo i fili di una tragedia ancora avvolta dal mistero ma che, seppur in minima parte, è stata svelata. Sì, perché Ustica è una storia di complotti, di depistaggi, di ricatti, di connivenze. Un monumento alla vergogna. E «Uccidete Gheddafi» è il racconto «verosimilmente» romanizzato di una vergogna. Ze-

none, è ricordato nel libro, sosteneva che poiché la dimostrazione del movimento è assurda, allora significa che non è mai avvenuto. E proprio con le assurde spiegazioni si è sempre cercato di rimuovere la tragedia. Del resto, ma questa è storia vera, in questi dieci anni c'è chi ha sempre negato tutto e chi avrebbe volentieri negato anche che un Dc9 con a bordo 81 persone era precipitato. Ma la verità esiste. E la «fiction» ci ricorda che sono tanti i «ciechi, sordi e muti» depositari dei segreti di Ustica che ancora oggi, a dieci anni dalla sciagura, combattono tenacemente per tenere in piedi il castello di bugie.

La strage di Ustica

Gli atti furono manomessi La prova una relazione depositata in Parlamento

GIANNI CIPRIANI

■ ROMA. L'esercitazione Synadex del 27 giugno 1980 non era inserita nel programma trimestrale compilato ad inizio aprile. Fu «ideata» solo qualche giorno prima della sciagura del Dc 9, probabilmente con lo scopo di disattivare il centro radar di Marsala, perché non vedesse cosa sarebbe accaduto nel cielo di Ustica. Sulla Synadex sono stati espressi sempre molti dubbi. Ora la conferma delle «stranezze» è contenuta in una relazione tecnica che il giudice Gerinaro, consulente della commissione Stragi, ha inviato a San Macuto. Una relazione dalla quale emerge con chiarezza che ai «buchi» della registrazione radar si devono aggiungere anche i numerosi «buchi» trovati nei registri dei centri di difesa aerea.

La Synadex è un'esercitazione che avviene inserendo nel computer un nastro con registrata una simulazione aerea. Ma tutto, a norma di legge, non deve essere programmato dal singolo centro, soprattutto perché la decisione di oscurare un radar deve necessariamente essere presa «di concerto» con gli altri centri. Semplice il motivo: se non ci fosse una programmazione centrale tutti correrebbero il rischio di disattivarsi contemporaneamente, neutralizzando il sistema di difesa radar. E a Marsala cosa accadde? «La programmazione in questione - è scritto nella relazione - è stata disposta dal 35 Cram di Marsala e non invece dal 3 Roc-Soc di Martina

Franca». La «prova» sarebbe costituita da un telegramma spedito il 1 aprile dal centro di Marsala con il quale veniva comunicata la programmazione delle esercitazioni per il trimestre aprile-giugno. Ma, come fa notare il giudice Gennaro, Marsala non poteva fare comunicazioni di quel tipo. Non solo. «Il numero di protocollo - scrive il giudice - non è cronologicamente congruente con altre annotazioni sulla Synadex». Infatti la lettera del 1 aprile aveva il numero 2/335, mentre una del 18 aprile il 2/247. Insomma, tutti chiari segni di manomissione.

Dubbi sulla Synadex, ma anche sul «fermo» del centro radar di Siracusa da dove potevano essere facilmente controllati i movimenti degli aerei militari. Fino alle 19 (ora zulu) del 27 giugno 1980 il radar era fermo per lavori di manutenzione. Questa almeno la versione ufficiale dell'Aeronautica. Il giudice Gennaro non ha trovato elementi a sostegno di questa tesi. Anzi, solo «prove» dei dubbi. «I registri di Siracusa - scrive - non contengono annotazioni riguardanti il fermo del radar, né con riferimento ad un intervento di manutenzione ordinaria o straordinaria». «Ai dubbi, però, si aggiunge una certezza - sostiene l'onorevole Sergio De Julio componente della commissione Stragi - le indagini di Bucarelli e Santacroce sono state carenti, inadeguate e parziali. Accertamenti tempestivi avrebbero certamente impedito manipolazioni».

no della provincia di Catanzaro - nere in altri locali notturni dopo la sparatoria.

Nuovi elementi sul Mig libico e il radar di Marsala

I depistaggi su Ustica

Altre prove in commissione Stragi

Il Mig libico non era «disarmato» ma aveva un cannone; dalla scatola nera sono spariti gli ultimi 13 minuti di volo; e il centro radar di Marsala, malgrado fosse stato affermato il contrario, era in grado di produrre un nastro con la Synadex. Tanti piccoli elementi che dimostrano ancor di più, se mai ce ne fosse bisogno, che tutte le verità «ufficiali» sulla tragedia di Ustica sono inquinate da bugie e depistaggi.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. Per anni era stato detto che il Mig libico caduto sulla Sili non era armato. Ora, a distanza di anni, si è saputo che l'aereo era armato con un cannone bifilare da 30 millimetri che fu ritrovato conficcato nel terreno a poca distanza

dal relitto. E che le autorità di Tripoli erano estremamente interessate al suo recupero. «Novità» che il tenente colonnello pilota Enzo Somaioli, del Sios aeronautico, aveva rivelato recentemente al giudice Priore, e che è rimbalzata in

commissione Stragi, dove sono stati trasmessi i verbali di numerosi interrogatori relativi alle indagini sulla strage di Ustica. E di «novità» come quella del cannone, ne sono emerse parecchie nella «due giorni» che la commissione ha dedicato al mistero del Dc 9 dell'Itavia e, conseguentemente, al Mig libico. Nulla di decisivo per scoprire la verità. Ma tanti piccoli tasselli che dimostrano in maniera ancora più netta che non c'è elemento o prova che non sia stato abbondantemente «inquinato» da depistaggi e valanghe di bugie. Un castello di falsità che comincia a mostrare crepe sempre più evidenti.

A San Macuto, sia mercoledì

che giovedì, sono stati ascoltati alcuni ufficiali dell'aeronautica. Poi sono arrivate le relazioni preparate dal giudice Genaro, collaboratore della commissione. Infine le comunicazioni fatte dagli onorevoli De Julio e Zamberletti. Tanto è bastato perché alcune verità «ufficiali» potessero essere smontate. Anzitutto il fatto del cannone da 30 millimetri. Ma, sul Mig libico, ci sono anche altri dubbi: c'erano anche i proiettili? Mistero. «Incomprensibile» a giudizio degli esperti è anche il fatto che sulla carlinga ci fossero scritte in inglese, mentre l'aereo era di fabbricazione sovietica. Dubbi e una «prova» dalla scatola nera mancano gli ultimi 13 minuti

22/3/81

L'UNITA'

MERCOLEDÌ 3 APRILE 1991

PAGINA 12 L'UNITÀ

Ustica Si tenta un altro depistaggio

■ ROMA. La tragedia di Ramstein collegata alla strage di Ustica. Una trappola organizzata per uccidere il «solista» Ivo Nutarelli, scomodo testimone dei misteri del Dc9 dell'Itavia. Adesso, su questa tesi sospettata di essere l'ennesimo depistaggio, è spuntato un documento «riservatissimo», quasi sicuramente un falso, su carta intestata del ministero della Difesa. Il piano per uccidere il comandante delle frecce tricolori proprio durante l'esibizione di Ramstein. Il documento, già consegnato al magistrato, sarà pubblicato nel prossimo numero di *Avvenimenti*.

Il documento contiene l'ordine impartito da un funzionario del ministero ad un alto ufficiale di sopprimere Nutarelli. «Lo Special Branch - è scritto - indica come soluzione la manifestazione aerea che si terrà a Ramstein; abbiamo la ragione di credere, seppure con rammarico, che tale soluzione sia la più opportuna». Tanto la fattura quanto alcuni errori, a giudizio delle persone che l'hanno esaminato, indicano che si tratta di un ennesimo depistaggio dei servizi segreti

su Ustica. Questo perché chi lo ha fabbricato si è dimostrato un buon conoscitore della burocrazia ministeriale e di questioni militari. Ma perché questa ennesima manovra? Chi continua ad avere interesse ad alimentare piste false? Quesiti che non hanno ancora una risposta e che, probabilmente, potranno avere una soluzione solo nel giorno in cui i giudici riusciranno a trovare la verità su Ustica. Un caso la cui storia giudiziaria è, per ora, segnata da ripetersi di depistaggi.

Ma *Avvenimenti*, oltre che della vicenda di Ramstein, pubblica anche i risultati di una superperizia commissionata a cinque esperti del Politecnico di Torino dai familiari delle vittime. I cinque studiosi avevano l'incarico di esaminare i reperti del Dc9 custoditi nel deposito di Pratica di Mare. Dall'esame dei resti sono emersi elementi nuovi per le indagini. L'attenzione dei periti si è innanzitutto soffermata su una centralina elettrica posta all'interno della cabina di pilotaggio del Dc9 ben conservata. Unico danno una bruciatura provocata da un corto circuito. A provocarlo può essere stato soltanto un colpo molto ben circoscritto e proveniente dall'esterno. Quindi la tesi della bomba cadrebbe definitivamente. Esaminando il relitto è stato trovato anche un tubicino del diametro di due centimetri. Si tratta dei resti di un laringofono, un'apparecchiatura di color verde militare che non è in dotazione ai piloti civili. Infine altri due elementi: il giorno della sciagura fu avvistata una macchia d'olio «controcorrente», sicuramente non provocata dall'aereo dell'Itavia. A chi apparteneva? Ad un altro aereo? Forse allo stesso aereo che, come dimostrano i tracciati radar, a giudizio degli esperti si affiancò senza dubbio al Dc9.

È cominciata la nuova operazione di recupero

Si cerca nel mare di Ustica la scatola nera del Dc9 abbattuto

È cominciata ieri l'operazione per il recupero del relitto del Dc9 dell'Itavia abbattuto undici anni fa nel cielo di Ustica. Entro quaranta giorni la società «Winpol» dovrà riportare in superficie quello che ancora rimane dell'aereo compresa, sperano i giudici, la scatola nera che non venne mai ritrovata. Insomma, una delle ultime possibilità di poter far luce sulle cause che provocarono la tragedia.

GIANNI CIPRIANI

■ ROMA. Pioggia e mare grosso. L'operazione per il recupero degli ultimi resti del Dc9 dell'Itavia è cominciata ieri mattina all'alba, nelle peggiori condizioni meteorologiche. Quaranta giorni il limite di tempo, non prorogabile. Poco più di un mese perché i tecnici della ditta specializzata inglese «Winpol» possano riportare in superficie ciò che ancora rimane dell'aereo abbattuto nel cielo di Ustica. Un lavoro importante, considerato dal titolare dell'inchiesta, il giudice istruttore Rosario Priore, fondamentale perché le speranze di poter scoprire la verità su quanto accadde la sera del 27 giugno 1980 non possano essere vanificate dal castello di bugie e menzogne che sono

continue per undici anni senza interruzioni, a cominciare dal primo depistaggio nelle ore immediatamente successive alla tragedia (la pista Affatigato) per finire ai documenti falsi costruiti per correlare Ustica alla tragedia di Ramstein.

Ieri, alla prima giornata dell'operazione, hanno partecipato sia il giudice Priore, che il pm Giovanni Salvi. Con loro il maggiore Bianchini, che collabora con i magistrati, i periti e i rappresentanti dell'associazione familiari delle vittime e della compagnia Itavia. Obiettivo principale: ritrovare la scatola nera. Le ricerche del Data recorder infatti, in occasione della prima e contestata operazione di recupero effettuata dall'Ifremer, la società legata

ai servizi segreti francesi, non vennero eseguite in tutte le zone in cui erano sparsi i rottami. Della scatola nera, inoltre, non si rileva la presenza nemmeno dai filmati. L'Ifremer, occorre ricordare, riportò in superficie solo una piccola parte del relitto, selezionando le cose da recuperare. Ma di quelle lasciate in fondo al mare non fu neppure preparata una relazione. Scaduti i quaranta giorni, tutti i pezzi recuperati verranno mandati a Pratica di Mare dove c'è la parte del Dc9 già «ricomposta» dai tecnici ed esaminata a lungo dai periti che dovevano stabilire se l'aereo fosse precipitato per l'esplosione di una bomba dall'interno o (come è più verosimile) perché colpito da un missile o, comunque, qualcosa di «esterno».

Mentre è cominciata l'operazione finale per riportare in superficie tutto quello che resta dell'aereo, i periti sono riusciti a smontare un altro piccolo tassello del complicato garbuglio di falsità messo in piedi per nascondere la verità. Si tratta della vicenda del Mig libico. Secondo una tesi a lungo considerata «ufficiale», l'aereo sarebbe precipitato il 18 luglio,

dopo essere entrato nello spazio aereo italiano senza essere visto sia dal radar di Siracusa che da quello di Otranto. L'aeronautica tentò di spiegare questa «stranezza» e diede l'incarico ad una commissione di verificare se una traccia del radar di Otranto potesse identificarsi con quella del Mig 23. La traccia era classificata «friendly», cioè amica. Insomma, per poter datare al 18 luglio la caduta del Mig non si era esitato ad ipotizzare un errore di valutazione gravissimo. La commissione dell'Aeronautica concluse in questo modo: «Pur essendoci una buona possibilità di correlazione tra la traccia di Otranto e il Mig 23 tuttavia non si può determinare con sufficiente certezza». Su questo punto il giudice Priore ha incaricato un'altra commissione di indagare, per sciogliere ogni dubbio residuo. I risultati sono netti: la traccia radar di Otranto non può assolutamente essere identificata con quella del caccia di Tripoli. Un'altra piccolo passo verso la verità. Ora sarà molto più difficile sostenere che la vicenda del Mig libico non sia strettamente collegata con la sciagura del Dc9.

È cominciata la nuova operazione di recupero

Si cerca nel mare di Ustica la scatola nera del Dc9 abbattuto

È cominciata ieri l'operazione per il recupero del relitto del Dc9 dell'Itavia abbattuto undici anni fa nel cielo di Ustica. Entro quaranta giorni la società «Winpol» dovrà riportare in superficie quello che ancora rimane dell'aereo compresa, sperano i giudici, la scatola nera che non venne mai ritrovata. Insomma, una delle ultime possibilità di poter far luce sulle cause che provocarono la tragedia.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. Pioggia e mare grosso. L'operazione per il recupero degli ultimi resti del Dc9 dell'Itavia è cominciata ieri mattina all'alba, nelle peggiori condizioni meteorologiche. Quaranta giorni il limite di tempo, non prorogabile. Poco più di un mese perché i tecnici della ditta specializzata inglese «Winpol» possano riportare in superficie ciò che ancora rimane dell'aereo abbattuto nel cielo di Ustica. Un lavoro importante, considerato dal titolare dell'inchiesta, il giudice istruttore Rosario Priore, fondamentale perché le speranze di poter scoprire la verità su quanto accadde la sera del 27 giugno 1980 non possano essere vanificate dal castello di bugie e menzogne che sono

continue per undici anni senza interruzioni, a cominciare dal primo depistaggio nelle ore immediatamente successive alla tragedia (la pista Affatigato) per finire ai documenti falsi costruiti per correlare Ustica alla tragedia di Ramstein.

Ieri, alla prima giornata dell'operazione, hanno partecipato sia il giudice Priore, che il pm Giovanni Salvi. Con loro il maggiore Bianchini, che collabora con i magistrati, i periti e i rappresentanti dell'associazione familiari delle vittime e della compagnia Itavia. Obiettivo principale: ritrovare la scatola nera. Le ricerche del Data recorder infatti, in occasione della prima e contestata operazione di recupero effettuata dall'Ifremer, la società legata

ai servizi segreti francesi, non vennero eseguite in tutte le zone in cui erano sparsi i rottami. Della scatola nera, inoltre, non si rileva la presenza nemmeno dai filmati. L'Ifremer, occorre ricordare, riportò in superficie solo una piccola parte del relitto, selezionando le cose da recuperare. Ma di quelle lasciate in fondo al mare non fu neppure preparata una relazione. Scaduti i quaranta giorni, tutti i pezzi recuperati verranno mandati a Pratica di Mare dove c'è la parte del Dc9 già «ricomposta» dai tecnici ed esaminata a lungo dai periti che dovevano stabilire se l'aereo fosse precipitato per l'esplosione di una bomba dall'interno o (come è più verosimile) perché colpito da un missile o, comunque, qualcosa di «esterno».

Mentre è cominciata l'operazione finale per riportare in superficie tutto quello che resta dell'aereo, i periti sono riusciti a smontare un altro piccolo tassello del complicato garbuglio di falsità messo in piedi per nascondere la verità. Si tratta della vicenda del Mig libico. Secondo una tesi a lungo considerata «ufficiale», l'aereo sarebbe precipitato il 18 luglio,

dopo essere entrato nello spazio aereo italiano senza essere visto sia dal radar di Siracusa che da quello di Otranto. L'aeronautica tentò di spiegare questa «stranezza» e diede l'incarico ad una commissione di verificare se una traccia del radar di Otranto potesse identificarsi con quella del Mig 23. La traccia era classificata «friendly», cioè amica. Insomma, per poter datare al 18 luglio la caduta del Mig non si era esitato ad ipotizzare un errore di valutazione gravissimo. La commissione dell'Aeronautica concluse in questo modo: «Pur essendoci una buona possibilità di correlazione tra la traccia di Otranto e il Mig 23 tuttavia non si può determinare con sufficiente certezza». Su questo punto il giudice Priore ha incaricato un'altra commissione di indagare, per sciogliere ogni dubbio residuo. I risultati sono netti: la traccia radar di Otranto non può assolutamente essere identificata con quella del caccia di Tripoli. Un'altra piccolo passo verso la verità. Ora sarà molto più difficile sostenere che la vicenda del Mig libico non sia strettamente collegata con la sciagura del Dc9.

«Punite chi ha deviato le indagini»

Familiari e parte civile sollecitano le conclusioni delle nuove analisi
Le perizie sul Mig libico rese note probabilmente fra 3-4 settimane
«Non è un "giallo", ma un falso»

BOLOGNA. A che punto sono le indagini? Per l'Associazione dei parenti delle vittime della strage di Ustica è già possibile stabilire qualche punto fermo; a farlo sono Daria Bonfietti, presidente dell'associazione, e Alessandro Gamberini, legale di parte civile. Sulla vicenda del Mig libico precipitato sulla Sila, «sembra ormai

certo che nessuna delle informazioni fornite dall'Aeronautica sia "compatibile" con quanto avvenuto; ci si trova davanti dunque non ad un nuovo "giallo" ma ad un autentico e clamoroso falso». In quanto alla lettura dei dati del radar di Ciampino - che andrebbe «considerato perfettamente affidabile nella tragica notte» - la

parte civile sostiene che «già nella precedente perizia era stata evidenziata la presenza di tracce riconducibili alla manovra di attacco di un aereo; oltre a queste si potrebbero individuare segnali della presenza di un altro velivolo nella scia del Dc9».

Due aerei, dunque; «verrebbe così completato lo scenario dell'incidente, o per meglio dire dell'azione di guerra aerea nella quale è rimasto coinvolto un aereo civile con 81 persone a bordo». I legali di parte civile hanno presentato un'istanza al giudice Priore perché depositi al più presto le prime conclusioni delle nuove perizie; la loro sensazione è che «dopo l'avvicendamento del giudice

Bucarelli, il lavoro proceda a pieno ritmo» e si possano avviare provvedimenti disciplinari nei confronti dei funzionari dello Stato che hanno ostacolato le indagini, «prima dell'eventuale incriminazione giudiziaria».

Se il giudice istruttore accoglierà la richiesta, fra tre-quattro settimane saranno rese pubbliche le perizie sul Mig libico. Le operazioni di recupero degli ultimi resti del Dc9 al largo di Ustica si protrarranno per circa un mese: i loro esiti dovrebbero essere disponibili prima dell'estate. Allo stato attuale degli atti processuali, l'avvocato Gamberini tende poi ad «escludere qualsiasi collegamento fra la vicenda di Ustica e quella del 2 agosto».

I misteri di Ustica

Ancora quasi intero in fondo al mare il relitto dell'aereo

■ ROMA. «Quasi tutto quello che manca del dc9 caduto ad Ustica». Sergio De Julio (Sin. Ind.), uno dei due relatori della commissione stragi sul disastro del velivolo dell'Itavia, racconta così i primi risultati del nuovo recupero nel Tirreno dei resti del velivolo precipitato nella notte del 27 giugno 1980, secondo quando emerso nell'incontro avuto stamane con i giudici Priore, Coiro e Salvi. I magistrati hanno informato la delegazione dell'organismo bicamerale d'inchiesta sulle indagini in corso. I parlamentari, per parte loro, hanno già redatto un primo rapporto sulla vicenda. «Ci sono - dice De Julio che era accompagnato dai colleghi Zamberletti (dc) e Ciccio-messere (federalisti europei) - pezzi molti grandi del velivolo, dell'ordine anche di qualche metro, e proprio lì dove non ci dovevano essere e cioè nel quadrato di mare largo 5 km per 5 km già scandagliato dalla ditta francese «fremen» che effettuò il primo discusso recupero dei resti del velivolo». De Julio spiega che «allora si disse che non c'era nulla:

solo frammenti insignificanti. Si realizzò anche un video che faceva vedere un fondo marino "nudo": senza frammenti rilevanti o particolarmente importanti».

De Julio spiega ancora che all'inizio «si è scandagliato un quadrato di 20 km per 20 km attorno al primo quadrato "già" visto, senza alcun risultato specifico, se non i molti reperti archeologici e non. Tornati al primo quadrato solo "per scrupolo" sono saltati fuori, ripresi in chiarissima evidenza dalle diapositive, frammenti, reperti, anche relativamente grandi del dc9. «Proprio dove si sapeva con certezza che non vi era nulla, c'era tutto, tanto da far pensare che si possa realmente ricostruire quasi per intero il velivolo a Pratica di mare. Per questo obiettivo però si dovrebbe andare avanti almeno fino a settembre nelle operazioni di recupero, scavalcando così il termine di luglio per il deposito della perizia che è collegata ai risultati della campagna di recupero».

Ustica undici anni dopo I familiari accusano: «Nel relitto in fondo al mare troppi frammenti estranei»

Gli anniversari si susseguono: per la strage di Ustica è l'undicesimo, senza colpevoli e senza verità. Mentre procedono le ricerche sul relitto del Dc9, Daria Bonfietti lancia un messaggio di speranza: «La verità sta venendo a galla. Nei reperti a disposizione non ci sono tracce di esplosioni interne, mentre frammenti estranei sono stati rinvenuti nei motori del relitto». Sulla tragedia un film di Risi e un grande concerto.

DALLA NOSTRA REDAZIONE

RUDI GHEDINI

■ BOLOGNA. «Frammenti estranei», cosa significa? Bonfietti chiarisce: «sono pezzi che non appartengono al Dc9: è quanto emerge dall'ultima perizia». Così l'associazione dei familiari delle 81 vittime, sulla base dei riscontri dei professori del Politecnico di Torino, può ribadire il giudizio che ha sempre sostenuto: «quella notte, i cieli di Ustica furono il teatro di un episodio di guerra, la teoria dell'attentato si rivela sempre più inconsistente».

I periti di parte civile ritengono affidabile il radar di Ciampino. «Dall'analisi dei traccianti - prosegue Daria Bonfietti - negli ultimi minuti del volo si può addirittura pensare che, sotto, nascosto dal Dc9, ci sia un altro velivolo. Rimane aperta la questione del Mig libico, ma è abbastanza diffusa l'opinione che nessuno dei dati forniti dall'Aeronautica militare sia compatibile con la presenza dell'aereo sulla Sisa e con le modalità di caduta: tutti gli strumenti di bordo di vetro sono intatti».

Forse la verità è ancora in fondo al mare. Ma forse le manipolazioni sono arrivate fino alle oscure profondità dove si è inabissato l'aereo. In ogni caso, nelle precedenti operazioni di recupero, la gran parte del relitto non è stata riportata in superficie. Un fatto di per sé strano, che in una vicenda come questa produce inevitabili sospetti. «Non è tollerabile - insiste Bonfietti - trovare continue conferme alla sensazione che ogni mezzo sia stato usato per allontanare l'accertamento della verità». Una critica precisa è rivolta al comportamento dell'Aeronautica militare: «non collabora, ancora in aprile ha consegnato al giudice Priore nuovi materiali fino ad allora trattenuti. E abbiamo già segnalato al ministro Rognoni che nel rispondere alle osservazioni formulate nell'ottobre scorso da un nostro perito, il dottor Migliano, i periti degli imputati hanno fatto riferimento a documenti che non erano mai stati resi noti. Ma oggi

sappiamo che quei documenti erano stati espressamente negati alla magistratura perché coperti da segreto militare. Il che dimostra che in questa vicenda qualcuno gioca con qualche carta in più».

Un importante contributo al raggiungimento della verità può venire dal Parlamento, che ha già ricevuto la prima relazione della commissione presieduta da Libero Gualtieri. La relazione, apprezzata dalle parti civili, si concludeva con queste parole: «oggi si può cominciare a chiedere conto», riferendosi, in particolare, a ciò che non ha funzionato negli apparati dello Stato. E ora Bonfietti chiede di procedere con decisione su quella linea: «le conclusioni politiche contengono una prima verità: ci sono dipendenti dello Stato che hanno ostacolato la ricerca della verità. Questi uomini andrebbero puniti, con le opportune sanzioni disciplinari. Chissà che questo non serva ad incrinare il muro dell'omertà». Per le conclusioni della magistratura, i tempi sono invece imprevedibili. L'inchiesta condotta dal giudice Rosario Priore doveva concludersi a dicembre, ma non è escluso che proprio la mole dei ritrovamenti al largo di Ustica produca lo slittamento a primavera. Intanto, nell'occasione dell'undicesimo anniversario, i familiari delle vittime hanno trovato alleati nel mondo dello spettacolo. Marco Risi, il regista di «Mery per sempre» e «Ragazzi fuori», ha concluso le riprese del nuovo film: «Il muro di gomma», con la sceneggiatura di Rulli e Petraglia, il binomio della «Piovra»; e David Zard, il noto promoter del megaconcerti, sta raccogliendo le adesioni dei musicisti italiani per una sera di settembre, nello stadio di Bologna. Due appuntamenti per impedire che scenda il silenzio. «La trama del film esce confermata dalle scoperte di questi giorni», afferma Risi; mentre Zard spera di «scuotere gli artisti italiani, troppo spesso indisponibili al di fuori delle normali promozioni discografiche».

DALLA NOSTRA REDAZIONE

RUDI GHEDINI

Ustica undici anni dopo I familiari accusano: «Nel relitto in fondo al mare troppi frammenti estranei»

Gli anniversari si susseguono: per la strage di Ustica è l'undicesimo, senza colpevoli e senza verità. Mentre procedono le ricerche sul relitto del Dc9, Daria Bonfietti lancia un messaggio di speranza: «La verità sta venendo a galla. Nei reperti a disposizione non ci sono tracce di esplosioni interne, mentre frammenti estranei sono stati rinvenuti nei motori del relitto». Sulla tragedia un film di Risi e un grande concerto.

■ BOLOGNA. «Frammenti estranei», cosa significa? Bonfietti chiarisce: «sono pezzi che non appartengono al Dc9: è quanto emerge dall'ultima perizia». Così l'associazione dei familiari delle 81 vittime, sulla base dei riscontri dei professori del Politecnico di Torino, può ribadire il giudizio che ha sempre sostenuto: «quella notte, i cieli di Ustica furono il teatro di un episodio di guerra, la teoria dell'attentato si rivela sempre più inconsistente».

I periti di parte civile ritengono affidabile il radar di Ciampino. «Dall'analisi dei tracciati - prosegue Daria Bonfietti - negli ultimi minuti del volo si può addirittura pensare che, sotto, nascosto dal Dc9, ci sia un altro velivolo. Rimane aperta la questione del Mig libico, ma è abbastanza diffusa l'opinione che nessuno dei dati forniti dall'Aeronautica militare sia compatibile con la presenza dell'aereo sulla Slla e con le modalità di caduta: tutti gli strumenti di bordo di vetro sono intatti».

Forse la verità è ancora in fondo al mare. Ma forse le manipolazioni sono arrivate fino alle oscure profondità dove si è inabissato l'aereo. In ogni caso, nelle precedenti operazioni di recupero, la gran parte del relitto non è stata riportata in superficie. Un fatto di per sé strano, che in una vicenda come questa produce inevitabili sospetti. «Non è tollerabile - insiste Bonfietti - trovare continue conferme alla sensazione che ogni mezzo sia stato usato per allontanare l'accertamento della verità». Una critica precisa è rivolta al comportamento dell'Aeronautica militare: «non collabora, ancora in aprile ha consegnato al giudice Priore nuovi materiali fino ad allora trattenuti. E abbiamo già segnalato al ministro Rognoni che nel rispondere alle osservazioni formulate nell'ottobre scorso da un nostro perito, il dottor Miggiano, i periti degli imputati hanno fatto riferimento a documenti che non erano mai stati resi noti. Ma oggi

sappiamo che quei documenti erano stati espressamente negati alla magistratura perché coperti da segreto militare. Il che dimostra che in questa vicenda qualcuno gioca con qualche carta in più».

Un importante contributo al raggiungimento della verità può venire dal Parlamento, che ha già ricevuto la prima relazione della commissione presieduta da Libero Gualtieri. La relazione, apprezzata dalle parti civili, si concludeva con queste parole: «oggi si può cominciare a chiedere conto», riferendosi, in particolare, a ciò che non ha funzionato negli apparati dello Stato. E ora Bonfietti chiede di procedere con decisione su quella linea: «le conclusioni politiche contengono una prima verità: ci sono dipendenti dello Stato che hanno ostacolato la ricerca della verità. Questi uomini andrebbero puniti, con le opportune sanzioni disciplinari. Chissà che questo non serva ad incrinare il muro dell'omertà». Per le conclusioni della magistratura, i tempi sono invece imprevedibili. L'inchiesta condotta dal giudice Rosario Priore doveva concludersi a dicembre, ma non è escluso che proprio la mole dei ritrovamenti al largo di Ustica produca lo slittamento a primavera. Intanto, nell'occasione dell'undicesimo anniversario, i familiari delle vittime hanno trovato alleali nel mondo dello spettacolo. Marco Risi, il regista di «Mery per sempre» e «Ragazzi fuori», ha concluso le riprese del nuovo film: «Il muro di gomma», con la sceneggiatura di Rulli e Petraglia, il binomio della «Piovra»; e David Zard, il noto promoter del megalconcerti, sta raccogliendo le adesioni dei musicisti italiani per una sera di settembre, nello stadio di Bologna. Due appuntamenti per impedire che scenda il silenzio. «La trama del film esce confermata dalle scoperte di questi giorni», afferma Risi; mentre Zard spera di «scuotere gli artisti italiani, troppo spesso indisponibili al di fuori delle normali promozioni discografiche».

L'Unità
Venerdì 28 giugno 1991
BOLOGNA

UNIDICI ANNI DOPO

Per i familiari ci sono segnali che inducono all'ottimismo
Un film di Marco Risi e un concerto per ricordare la strage

Vicini alla verità?

«A Ustica ci fu un'azione di guerra»

Ustica, undici anni dopo. Nell'anniversario c'è qualche segnale che induce all'ottimismo. Per Daria Bonfietti, le indagini procedono verso la verità: «Nei reperti non ci sono tracce di esplosioni interne, mentre frammenti estranei sono stati rinvenuti nei motori». Intanto, la vicenda di Ustica diventa un film, diretto da Marco Risi, mentre David Zard raccoglie le adesioni per un grande concerto.

RUDI GHEDINI

■ BOLOGNA. Gran parte del relitto del Dc9 dell'Itavia è ancora in fondo al mare. Forse trattiene gli indizi decisivi per arrivare a capire cosa successe il 27 giugno del 1980 nei cieli di Ustica; 81 persone trovarono la morte e pezzi dello Stato hanno finora ostacolato la ricerca della verità. A sostenerlo non sono solo i parenti delle vittime, ma anche Libero Gualtieri, presidente della commissione parlamentare che si occupa delle stragi. Tuttavia, per Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei familiari delle vittime di Ustica, lo stato delle indagini è più promettente che un anno fa: «ho la sensazione che ci stiamo avvicinando alla verità. In fondo al mare c'è ancora molto da recuperare, ma le ultime perizie sui reperti confermano che non ci sono tracce di esplosioni interne, ed esempio, i tappetini so-

no intatti, mentre frammenti estranei sono stati rinvenuti nei motori». Il significato di quei «frammenti estranei», sarebbe la conferma della tesi sostenuta dai periti di parte civile, che leggendo i tracciati del radar di Ciampino hanno individuato la presenza di altri velivoli. Quindi, si accredita l'ipotesi dello scontro in volo, con un altro aereo o con un missile. Bonfietti può comunque ribadire il concetto sostenuto per tanti anni: «ci fu un'azione di guerra nei cieli di Ustica e questa è una prima, importante verità».

Nell'occasione dell'undicesimo anniversario, l'associazione dei familiari ha trovato nuove forme di comunicazione, per impedire che cali il silenzio sulla strage. A settembre, la vicenda di Ustica arriverà nel cinema e nella musica, con un film e con un concerto.

leri, al fianco di Daria Bonfietti, c'erano il regista, Marco Risi, e l'impresario musicale, David Zard. «Il muro di gomma», è questo il titolo del film, è sceneggiato da Rulli e Petraglia, la coppia della «Piovra», e interpretato da un gruppo di giovani attori. Farà discutere, dopo anni di assenza del realismo dal cinema italiano; forse sarà in concorso a Venezia, è già

stato visionato dal curatore del festival. Di certo verrà presentato, in anteprima, a Bologna e a Palermo. «Il film susciterà polemiche, anche se non è 'il portaborse' - dice Risi - e racconta fatti realmente accaduti. Anzi, sto verificando che la trama esca confermata da ciò che si scopre in queste settimane». Il regista è però scettico sulla possibilità che il fondo

del mare conservi ancora le tracce determinanti, pensa all'eventualità di manipolazioni e fa dire ad un personaggio: «è sicuro che troveranno tutto? E se qualcuno ci fosse già stato, là sotto?». Quel personaggio, indicato solo come «l'uomo dei servizi segreti», è interpretato da David Zard, il noto promoter dei megaconcerti. «Onorato di poter collaborare», Zard sta organizzando un grande appuntamento musicale per il prossimo settembre, in una data che sarà definita sulla base del calendario del campionato di calcio; il concerto si svolgerà infatti nello stadio comunale di Bologna, con il patrocinio del Comune. Sui nomi nessuna anticipazione: solo che saranno tutti italiani, e che De Gregori, Baglioni e Paoli avevano già manifestato la loro disponibilità se il concerto si fosse svolto in questi giorni. «Niente a che vedere con 'Live Aid' o con altre operazioni di beneficenza - dichiara Zard - stavolta si tratta di raccogliere fondi per arrivare alla verità, rivolgendosi anche ad una generazione nuova, che forse non sa niente di Ustica». Il concerto non ha ancora un titolo. Una proposta: «Musica per la verità».

L'ordigno scoperto dai tecnici a 3.500 metri di profondità durante le operazioni di recupero del relitto
Cautela degli inquirenti che non scartano nessuna ipotesi compresa quella del depistaggio e del ricatto

Un missile Nato vicino al Dc9

Con quell'arma fu abbattuto l'aereo dell'Itavia?

Un missile in dotazione alla Nato vicino ai resti del Dc9 di Ustica. I tecnici della società «Winpol» l'hanno individuato nei giorni scorsi durante l'opera di recupero del relitto. Ieri c'è stata la conferma dalla commissione Stragi. Un fatto, giudicato estremamente inquietante, anche se per ora i tecnici non sono in grado di stabilire se esista una connessione tra il missile e l'abbattimento dell'aereo.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. Era sul fondale marino, a poca distanza dai resti del Dc9 dell'Itavia esploso in volo il 27 giugno di undici anni fa. Una zona che, in teoria, era stata attentamente controllata dai tecnici della società francese Ifremer, che avevano eseguito i primi lavori di recupero del relitto dell'aereo. Un missile di tipo «Standard» di fabbricazione statunitense che nel 1980 era in dotazione alle forze armate italiane e alla marina Usa, con scritto «Mk3.0» o «Mk30» e la sigla «expl». Una diapositiva che non lasciava dubbi, scattata dagli esperti della «Winpol», la società incaricata del recupero-bis del relitto. Un fatto estremamente inquietante, anche se non dimostra assolutamente che sia stato quel missile ad abbattere l'aereo dell'Itavia. Gli interrogativi sono molti. C'è da capire anzitutto come sia stato possibile trovare un missile accanto

al Dc9; se si tratti di un residuo di un'esercitazione militare oppure - la vicenda di Ustica non consente di escludere nulla - di un'ennesimo depistaggio orchestrato perché le indagini privilegiassero la pista «marina», piuttosto che quella «aerea» di cui si è molto discusso a proposito della manipolazione dei tracciati dei centri radar. Tra gli stessi inquirenti c'è molta cautela. Tutti attendono che le perizie consentano di stabilire con esattezza la «storia» del missile.

Per il momento c'è solamente la fotografia di un rottame che non appartiene al «corredo» del Dc9. Gli esperti hanno stabilito che si tratta del motore di un missile superficie-aria che, sicuramente, veniva usato dalla Nato nel periodo della strage. Una valutazione confermata dall'onorevole Sergio De Julio, della commissione Stragi, relatore

su Ustica. «Sia che la sigla sia Mk30 che Mk3.0 - ha affermato - si tratta di un vero e proprio motore di un missile Standard di fabbricazione Usa e che era certamente in dotazione alle forze Nato. È a largo raggio e arriva ad oltre settemila metri di quota». Un'arma posseduta sia dalla flotta statunitense che da alcune navi italiane. Fu utilizzato il 27 giugno del 1980 quando Francesco Cossiga era presidente del Consiglio e Lelio Lagorio ministro della Difesa? È possibile. Ma si tratta solo di un'ipotesi, perché altre potrebbero essere le spiegazioni, soprattutto quella di un'esercitazione che potrebbe essersi svolta dopo l'abbattimento del Dc9 o della sperimentazione dell'arma. Fatti che, in passato e in quella zona, si sono verificati. Il solo fatto che il missile sia stato trovato a poca distanza dal relitto, infatti, da solo non dimostra nulla. C'è però un elemento che gli inquirenti stanno già prendendo in seria considerazione. Si tratta della scritta «expl» che si legge sul missile. Questo, a giudizio degli esperti, significa che l'arma ritrovata non era da esercitazione, altrimenti ci sarebbe stata la scritta «inert». Un altro mistero che si inserisce nella vicenda. Per ora, quindi, tutte le ipotesi sono piene di elementi di dubbio per cui può sembrare incredibile che quel

missile possa aver abbattuto il Dc9 dell'Itavia o che sia stato usato per scopi addestrativi o di sperimentazione. Eppure è lì in fondo al mare. L'unico strumento a disposizione dei giudici e dei parlamentari della commissione Stragi, a questo punto, è la perizia che dovrebbe effettuarsi in tempi molto rapidi, visto che i magistrati hanno chiesto che il missile e un pezzo dell'aereo che presenta alcuni fori siano subito prelevati ed esaminati.

Di sicuro, per il momento, c'è il fatto che tutte le perplessità che furono espresse sull'opera di recupero effettuata dai francesi della «Ifremer» si sono rivelate fondate. Anzi, quello del primo recupero si prospetta come uno dei capitoli della «vergogna» di Ustica che dovranno essere rivalutati, visto che sul fondo del mare si sta scoprendo di tutto mentre, secondo le vecchie verità ufficiali, non c'era più nulla di interessante da trovare. Del resto, quando nel 1987 il governo Craxi autorizzò il ripescaggio del Dc9, si fece in modo di affidare il lavoro alla «Ifremer», nonostante il Sismi avesse avvertito che la società era collegata ai servizi segreti francesi, uno dei paesi comunque sospettati di aver svolto un ruolo di rilievo nell'«affare» Ustica. Era, quello, solo l'esordio. I francesi recuperarono la cabina di pi-

lotaggio, le ali dell'aereo, parte della fusoliera centrale, i motori e altri pezzi minori. Ma non la scatola nera. Un fatto che ha sempre destato sospetti. Quando poi le parti del relitto recuperate vennero sistemate negli hangar dell'aeroporto di Pratica di Mare, si scoprì anche che l'«Ifremer» aveva riportato in superficie solo una piccola parte del Dc9 e non, come si era lasciato intendere, l'80 per cento dell'aereo. Foto e filmati, però, dimostravano che sul fondo erano rimasti solo «frammenti» e non reperti interessanti.

Un'interpretazione valida finquando l'inchiesta è stata affidata ai giudici Priore, Salvi e Roselli, che, poco convinti di quanto era stato fatto, hanno fortemente voluto una seconda campagna di recupero affidata, questa volta, ad una ditta al di sopra di ogni sospetto. E le sorprese, infatti, non sono mancate. Già nei primi giorni, i tecnici della «Winpol» hanno trovato parti importanti del Dc9 anche nella zona che era stata attentamente rastrellata dai francesi. Poi la scoperta del missile e il nuovo mistero.

E proprio sulla decisione dell'«Ifremer» francese di lasciarlo in fondo al mare sono sorti altri dubbi. Se si fosse trattato di una prova scottante, probabilmente, sarebbe stata fatta sparire. L'onorevole De

Julio ha avanzato un'altra ipotesi. «Dopo quelle ricerche, forse si pensava che nessuno sarebbe tornato a cercare tra quei resti a 3.500 metri di profondità». Ma, inutile negarlo, su tutta la vicenda c'è l'ombra del depistaggio e del ricatto che si inserisce in un acuto momento di scontro politico. Un po' come è avvenuto con il ritrovamento del memoriale di Moro in via Montenevoso, che ha scosso il «palazzo» e a preceduto di poco le rivelazioni sull'esistenza di Gladio. Anche ora c'è il sospetto che ci sia un utilizzo trasversale dei misteri di Ustica, una vicenda nella quale sono coinvolte a vario titolo molte persone che hanno in tutti i modi impedito che si scoprisse la verità fin dai primissimi giorni «costruendo» il depistaggio di Marco Affatigato, il terrorista nero che, secondo una falsa velina, sarebbe stato a bordo del Dc9 che era esploso, secondo quella versione, per una bomba. Il primo di una serie di manovre per distruggere prove e allontanare la verità puntualmente ricostruiti nella relazione su Ustica del presidente della commissione Stragi, Libero Gualtieri. Nessuno, però, ha tratto le conseguenze da quel duro atto di accusa. Anche per questo l'«arma» Ustica continua a conservare intatto il suo potenziale ricattatorio.

Una tragedia segnata da misteri, giochi di potere ed omissioni

Otto presidenti del Consiglio e cinque ministri della Difesa si sono avvicinati nell'affaire del Dc9 di Ustica. Quando Lagorio (Psi) non informò i servizi segreti («non mi fidavo») dell'ipotesi che l'aereo fosse stato abbattuto da un missile formulatagli da Formica. E quando un quotidiano vicino al Caf parlò di «quel missile puntato contro il Quirinale». I misteri, i giochi di potere e le omissioni dei politici.

ENRICO FIERRO

■ ROMA. Undici anni dopo sta per arrivare la verità sulla strage di Ustica? Quella verità che finalmente prenderà il posto, avrebbe detto Brecht, «delle tante menzogne travestite da verità» che hanno segnato gli undici anni della tragedia nella quale persero la vita 81 persone. Dopo l'inabissamento dell'aereo si parlò di «cedimento strutturale» del Dc-9, mentre altri avanzarono l'ipotesi di una bomba terroristica a bordo. Pochi avanzarono l'ipotesi di un missile. Anzi, all'epoca ambienti ministeriali evitarono di usare la brutta parola limitandosi a parlare dell'aereo «abbattuto da un evento esterno».

Il primo a formulare l'ipotesi del missile fu il presidente dell'Itavia, la compagnia proprietaria del Dc-9. Non fu creduto, al punto tale che venne indiziato dalla magistratura per diffusione di «notizie tendenziose ed esagerate». Successi-

vamente fu un generale da tempo vicino ai socialisti, Saverio Rana, presidente del Rai, il registro aeronautico italiano, ad avanzare il sospetto parlando col ministro Rino Formica, all'epoca responsabile del dicastero dei Trasporti. Formica rivelò i sospetti del generale al suo compagno di partito Lelio Lagorio, nell'80 ministro della Difesa. E Lagorio? Giudicò quella del suo collega ministro «una folgorazione immaginifica» e non attivò immediatamente i servizi segreti perché «rivelerà anni dopo - «non si fidava». Se Lagorio non si fida, Andreotti, invece, si irrita ogni volta che si parla di Ustica. Presente ad una conferenza stampa a Rimini nell'86, ai giornalisti che gli chiedono notizie sull'ipotesi che un missile straniero avesse colpito l'aereo, l'allora ministro degli Esteri rispose con un laconico: «È scaduto il tempo a disposizione dei giornalisti».

Una risposta sconcertante che è fa da cornice ai tanti episodi di incuria, alle mille cose dette e non dette e ai tanti depistaggi succedutisi in undici anni. Sarà Francesco Cossiga a chiedere nel 1986 in una lettera a Craxi, allora presidente del Consiglio, tutta la verità sulla strage dopo una visita dei familiari delle vittime. Cossiga parla di «intollerabile silenzio delle autorità responsabili», critica «il segreto istruttorio che circonda l'inchiesta» e che nel corso degli anni ha ostacolato la ricerca della verità. Ma la risposta di Craxi non chiarisce tutti i misteri. Misteri forse targati Nato, e per questo inviolabili.

Ma sul caso Ustica si imbatte la prima puntata della grande commedia di attacco alle istituzioni. Francesco Cossiga era presidente del Consiglio all'epoca della strage. Fu lui a coprire verità, responsabilità, a nascondere coinvolgimenti internazionali? In quel periodo ministro della Difesa era Lelio Lagorio, socialista coinvolto nel caso P2, e piduisti erano ai vertici dei servizi segreti. L'ipotesi delle responsabilità di Cossiga venne affacciata nell'89 in uno strano editoriale del quotidiano romano «Il Tempo». Titolo esplicito: «Il missile punta al Quirinale». Nel «fondo» veniva riportata una frase del liberale Battistuzzi, che riferendosi alla gravità del

caso aveva commentato che «per molto meno negli Usa si è dimesso Nixon». Immediata la replica di Cossiga, che vede nella sortita del quotidiano del cavalier Monti, vicino al Caf (Craxi, Forlani, Andreotti) la riconferma delle voci che in quei giorni accreditavano una operazione anti-Cossiga dei vertici Dc-Psi. La polemica, però, rientrò subito, con Cossiga che telefona ad Andreotti e questi che gli esprime, insieme a Craxi, tutta la sua solidarietà.

Ma sulla strage di Ustica la Dc, e soprattutto i settori più vicini agli ambienti militari, spesso si è fatta prendere dal nervosismo. Dopo gli interrogatori dei vertici dell'Aeronautica in commissione stragi, *Il Popolo* tuona contro «la campagna di disinformazione fino ai limiti della falsità». E il sottosegretario De Carolis, in visita all'Accademia di Pozzuoli, ripropone nove anni dopo l'ipotesi di «una bomba a bordo».

Tentativi maldestri di depistare? Forse, comunque la verità si avvicina, e i familiari delle vittime continuano a preterderla dagli otto presidenti del Consiglio (Cossiga, Forlani, Fanfani, Spadolini, Craxi, Goria, De Mita, Andreotti), dai cinque ministri della Difesa (Lagorio, Spadolini, Gaspari, Zanone e Martinazzoli), che in questi undici anni hanno avuto tra le mani l'affaire del Dc-9 di Ustica.

Il senatore Macis, commissione Stragi
invita alla prudenza

«L'ordigno in acqua da anni o mesi?»

CARLA CHELO

■ ROMA. «Ci siamo scottati tante volte in passato, che adesso siamo costretti a prendere con le pinze anche notizie che potrebbero essere determinanti per risolvere i segreti legati alla strage di Ustica. Dobbiamo dare atto ai giudici romani che hanno disposto questa seconda ricerca sottomarina di avere messo in luce, ancora una volta i ritardi delle indagini condotte in passato. Se queste perizie fossero state disposte subito non saremmo costretti a mettere le mani avanti». È il senatore Francesco Macis, componente del Pds della commissione stragi a mostrarsi così prudente nel commentare la notizia del ritrovamento di un frammento di missile proprio nella zona ristretta dove già aveva lavorato la ditta francese che per prima tentò il recupero dei resti.

«La mia prima reazione alla notizia del ritrovamento, qualche giorno fa, è stata di entusiasmo, ma piano piano si sono insinuati alcuni dubbi, che mi hanno suggerito di essere prudente».

E quali sono questi dubbi?

La prima questione è quella

del punto di caduta. Ora se un missile ed un aereo colpito cadono nello stesso punto, il primo precipita direttamente, il secondo cade planando, è molto singolare, quindi che siano stati trovati ad una distanza così ravvicinata.

Vuole dire che c'è la possibilità che qualcuno abbia messo appositamente in mare quel relitto?

Io dico solo che è bene essere prudenti ed aspettare che siano conclusi alcuni accertamenti importanti: verificare che si tratti proprio di un missile, individuarne il tipo, sapere quali armi lo avevano in dotazione. La sigla che abbiamo potuto leggere è compatibile sia con armi superficie-aria che con quelle aria-aria. Si tratta poi di vedere quanto tempo questo oggetto è stato in mare, 11 anni o 20 anni, 4 anni o 4 mesi.

Però non esclude che possa trattarsi di una prova inquinata?

Ripeto, a questo punto non si può che essere prudenti. Quella è una zona di intense esercitazioni, potrebbe addirittura

essere un reperto vecchio, finito in quella zona chissà da quanto tempo.

Più che prudente, lei sembra propendere per l'ipotesi che il relitto di missile trovato non sia quello che ha colpito l'aereo.

No, non voglio dire questo. Ma non ci si può nascondere che c'è anche un secondo ordine di ragioni che induce alla prudenza ed è la situazione politica attuale. A questo proposito è illuminante la dichiarazione di Zamberletti, che si è affrettato ad assolvere l'aeronautica del tempo.

Ma le foto delle ricerche sottomarine, oltre al missile, mostrano anche altri reperti e proprio nella zona scandagliata a suo tempo dalla precedente spedizione.

Io non voglio affatto sminuire il valore di questa ricerca, che in ogni caso dopo che saranno compiuti gli accertamenti necessari darà un contributo determinante alle indagini. Anzi, l'altro elemento importante mostrato dalle foto è che sarebbero state trovate tracce del cingolato usato dalla missione precedente.

E questo cosa significa?

Significa che il robot che venne mandato a quella profondità per esaminare i relitti, passò sopra elementi importanti senza raccoglierti. Mentre, al termine della spedizione venne detto che tutto ciò che di rilevante si trovava nella zona era stato preso.

È un particolare che ha colpito molto anche un altro componente della commissione stragi, Sergio de Julio, uno dei due commissari che questa mattina sui ritrovamenti svolgerà una relazione. «Anche questo fatto nuovo - ha detto ieri - fa risaltare nuovamente l'inadeguatezza del primo recupero e l'esigenza pressante di interrogare tutti i responsabili della vicenda, compresi i giudici Bucarelli e Santacroce».

E tra i politici si allude ai «pesci grandi e piccoli»

Piombano in Transatlantico i rottami del missile che potrebbe aver causato la tragedia di Ustica. E un pomeriggio afoso d'improvviso si anima. Preoccupazione, qualche battuta, la richiesta di arrivare finalmente alla verità. Giuseppe Zamberletti che oggi relazionerà sul ritrovamento in commissione Stragi è ottimista. Le perplessità di Piccoli, Gava, Casini, Biondi. Un'interrogazione di Franco Piro.

MARCELLA CIARNELLI

■ ROMA. I rottami del missile ritrovati a sorpresa nel mare di Ustica sono «piombati», ieri pomeriggio, anche tra i deputati impegnati alla Camera nella maratona per l'approvazione del decreto fiscale. E il Transatlantico, fino a poco prima quasi deserto, si è d'improvviso animato in un pomeriggio afoso che non prometteva novità clamorose. Ed invece, per dirla con Flaminio Piccoli «non si riesce mai a stare tranquilli. Comunque - dice - al momento non mi sento di esprimere giudizi. Posso solo dire che è necessario andare fino in fondo. Questa vicenda resta un grosso punto interrogativo». I dubbi di Flaminio Piccoli non erano stati evidentemente fugati dall'anticipazione di particolari sulle novità fornite poco prima, a chiunque glielo chiedesse, dall'onorevole Giuseppe Zamberletti, uno dei due membri della commissione

stragi che questa mattina dovranno riferire sulle clamorose novità ai loro colleghi di commissione. «Se è vero - ha detto Zamberletti - bisogna lasciare lavorare il magistrato nella tranquillità massima. Comunque alcune conclusioni si possono già trarre. L'Aeronautica italiana non è coinvolta dato che il missile trovato è un terra-aria. Ma neanche la Marina italiana poiché nessuna delle navi presenti in quello spazio di mare era abilitata a lanciare missili di quella portata. E il ritrovamento fa anche capire come mai non è stato trovato alcun segno sui tracciati radar. Missili che viaggiano in verticale e a quella velocità non vengono captati. Comunque tutti questi ragionamenti vanno verificati alla luce dei risultati più delicati della ricerca che gli esperti dovranno ora fare e cioè se quel missile è caduto proprio

il giorno della tragedia».

La tranquillità di Zamberletti stride con l'apprensione che si legge, anche mascherata da una battuta, nelle parole di altri deputati. «Bisogna andare fino in fondo e accertare la verità» dice Antonio Gava, presidente dei deputati democristiani, subito attorniato dai giornalisti al suo apparire nel Transatlantico. Le battute si sprecano sull'ultimo stile, in qualche modo «acquatico», dello scontro politico in atto. Dopo i pesci grandi e quelli piccoli dagli abissi escono fuori anche rottami «scomodi». «Nel mare c'è di tutto - dice Gava - anche gli sparaglioni, pesci piccoli e inutili che vivono nell'acqua sporca dei porti». A chi pensa con le sue allusioni ittiche l'onorevole Gava non lo vuol dire. Invita a non pensare ad interpretazioni maliziose. Accontentiamolo.

E torniamo ai rottami del missile. Il liberale Alfredo Biondi, membro della commissione stragi, non ha timore ad affermare che ci troviamo «davanti ad un fatto sconvolgente. Questa nuova ricognizione - dice - conferma gli elementi gravi e concordanti che escludevano la legittimità delle tesi ufficiali. Speriamo - aggiunge - che questa volta tutto non finisca a tarallucci e vino. Comunque questo fatto conferma l'importanza del la-

voro che stiamo svolgendo in commissione». «Nuovi scenari inquietanti si vanno delineando - dice il vice presidente della Commissione stragi, il democristiano Pier Ferdinando Casini - Finora troppe verità si sono infrante, speriamo questa volta di essere vicini ad una soluzione».

Sulla vicenda del nuovo ritrovamento il socialista Franco Piro ha presentato un'interpellanza al presidente del Consiglio perché il governo riferisca «le informazioni in suo possesso per evitare lo stillicidio di mezze verità che possono nuocere alla ricerca della verità, all'unità nazionale ed alla credibilità internazionale dell'Italia al solo fine di evitare speculazioni particolarmente gravi in un momento delicatissimo di tensione fra i massimi responsabili delle istituzioni repubblicane».

Ci prepariamo, dunque, ad una nuova estate di veleni? Una carcassa arrugginita ritrovata all'improvviso può veramente mettere in pericolo i vertici della nostra democrazia? Difficile la risposta. D'altra parte il copione sembra già visto. Già nel settembre dell'89 si parlò di missili puntati sul Quirinale, e poi di pesci (ma erano piranha). Guarda caso, dopo poco scoppiò il caso Orfei. Non si è parlato anche di lui in questi giorni?

I tecnici hanno individuato il motore di un ordigno Nato a pochi metri dai resti del Dc9
Infuria la polemica. È la prova che mancava? Ora non resta che aspettare la perizia

Ustica scuote il Palazzo

Trovato un missile in fondo al mare

Vicino al relitto del Dc 9 abbattuto ad Ustica è stato individuato un missile in dotazione alla Nato. Una scoperta inquietante fatta dai tecnici che stanno recuperando i resti dell'aereo. Nessuno per ora è in grado di stabilire se si tratti dell'arma che ha causato la strage. Gli inquirenti sono cauti e, in attesa della perizia, non scartano alcuna ipotesi, compresa quella del depistaggio e del ricatto politico.

GIANNI CIPRIANI

■ ROMA. I tecnici della società «Winpol» lo hanno individuato e fotografato venerdì scorso durante le operazioni di recupero del relitto del Dc 9. A 3.500 metri di profondità, non lontano dai resti dell'aereo Itavia, c'era la parte posteriore di un missile superficie-aria «Standard» in dotazione, nel 1980, alle forze armate di Stati Uniti e Italia. Un missile a lunga gittata con ancora scritta la sigla «Mk3.0» e «expl». Si tratta dell'arma con la quale è stata provocata la strage? È possibile, ma sia gli inquirenti che i parlamentari della commissione Stragi sono estremamente cauti e attendono i risultati della perizia. Quel missile, infatti,

potrebbe essere finito in quel tratto di mare in un periodo successivo alla tragedia durante una esercitazione oppure nel corso di una sperimentazione. Si parla anche di possibili depistaggi e di ricatti politici. Di sicuro c'è il fatto che le critiche formulate contro la precedente operazione di recupero svolta dalla «Ifremer», la società legata ai servizi segreti francesi, si sono rivelate fondate. Secondo i tecnici francesi in fondo al mare non era rimasto nulla di interessante. Una versione decisamente smentita dopo i primi sopralluoghi: si può ancora recuperare gran parte del relitto del Dc9.

Vicini alla verità?

■ Abbiamo aspettato più di dieci anni, e ora possiamo avere la pazienza per aspettare ancora un po'. Lasciamo che i magistrati facciano il loro lavoro, e che gli esperti accertino oltre ogni possibile dubbio se quel missile trovato in fondo al mare è la causa vera del disastro di Ustica. Qualora l'ipotesi fosse confermata si porrebbero dei problemi molto gravi. Di ordine giudiziario e di ordine politico. Perché sarebbe la prova provata che molte persone - importanti - militari e uomini di governo, ci hanno per tanti anni negato la verità. E sarebbe legittimo il sospetto che qualcuno abbia addirittura lavorato per tenerla ben nascosta in fondo al mare. Eh sì, perché tutti gli interrogativi su come sono state condotte in questi anni le ricerche intorno al relitto dell'aereo Itavia, ne uscirebbero ingigantiti. A dirla tutta, già la notizia di ieri sera li ingigantisce. È molto strano che ad una ditta francese molto chiacchierata non siano bastati tutti gli strumenti tecnologici di cui disponeva per trovare questo missile sospetto, mentre alla ditta inglese che recentemente l'ha sostituita sono state sufficienti poche settimane per fotografarlo, proprio lì, a pochi chilometri dal nucleo del relitto. Possibile che gli inglesi siano tanto più bravi dei loro colleghi di Francia? No, è molto difficile non pensare che qualcuno abbia consigliato ai ricercatori transalpini una certa prudenza nelle indagini. Chi? Vorremmo saperlo. Anzi, vogliamo saperlo. Perché un giorno si possa dire che per almeno uno dei tanti misteri che hanno insanguinato questi ultimi decenni di vita politica italiana, qualcuno ha pagato. Che poi queste novità su Ustica inizino ad emergere proprio nel momento in cui è così forte ed evidente un regolamento di conti ai vertici del potere è questione secondaria. Anche se di un certo interesse. Comunque non può spingere nessuno a subordinare la richiesta di verità ai calcoli su a chi questa verità potrebbe giovare o nuocere.

Strage di Ustica, l'onorevole De Julio della commissione Stragi lancia pesanti accuse
La ditta francese «Ifremer»: «Nell'87 eseguimmo gli ordini dei magistrati italiani»

«Hanno rubato la scatola nera del Dc9»



Il missile «Standard» simile a quello ritrovato nei fondali vicino Ustica

La scatola nera del Dc9 abbattuto ad Ustica è stata portata via. L'accusa gravissima, è stata lanciata dall'onorevole Sergio De Julio, dopo l'esame della parte di relitto dove avrebbe dovuto trovarsi il reperto. Tutto sembra in «ordine», ma la scatola nera non c'è. Anche il «brogliaccio» dell'Ifremer sembra manomesso. Ieri i francesi si sono difesi: «Abbiamo eseguito gli ordini dei magistrati italiani».

GIANNI CIPRIANI

ROMA. «Ho fondati sospetti che la scatola nera del Dc9 sia stata asportata». Un'accusa gravissima, lanciata ieri dall'onorevole Sergio De Julio, parlamentare della commissione Stragi, che denunciò apertamente quelle che, fino ai giorni scorsi, erano solamente voci che circolavano con insistenza a San Macuto. La «scatola nera», il congegno elettronico che potrebbe spiegare cosa è successo la sera del 27 giugno 1980 a Ustica, è sparito. I tecnici sono riusciti a stabilire dopo

molto tempo che la «scatola» era collocata nel troncone di coda del Dc9, fissata ai «longheroni» del velivolo con perni di espansione. Il troncone di coda era stato recuperato tre anni fa e, a giudizio degli esperti, non era particolarmente danneggiato. Ma della scatola nera nessuna traccia. I periti, quindi, hanno nuovamente esaminato l'alloggiamento e si sono accorti che i perni sembravano essere stati manomessi. La «scatola nera», dunque, non si sarebbe stac-

cata dall'aereo a causa del forte contatto con la superficie del mare, ma sarebbe stata asportata successivamente.

Naturalmente, se i dubbi si rivelassero fondati, non si potrebbe che pensare alla «Ifremer», la società collegata ai servizi segreti francesi che si era occupata della prima campagna di recupero. Già giovedì mattina l'onorevole De Julio aveva rivelato che i tecnici francesi avevano individuato a 3.500 metri di profondità una «boite noire» (scatola nera, ndr) ma da nessuna parte risultava che l'avessero poi recuperata. L'avvistamento era stato anche registrato nel «brogliaccio» nel quale venivano annotati tutti i colloqui tra i tecnici della nave appoggio e quelli del sottomarino «Nautile». Ora la «Ifremer» sostiene che si è trattato di un equivoco: con «boite noire» si voleva intendere non la scatola nera ma i «voice recorder», con registrati i colloqui tra torre di controllo e cabina di pilotaggio. Il

«voice recorder», effettivamente, venne recuperato, ma dall'analisi del suo contenuto non emerse nulla di particolarmente utile per le indagini.

Una giustificazione, quella dell'Ifremer, credibile? Sembrerebbe di no, almeno a leggere il brogliaccio «parallelo» della società genovese «Tecno-spamec», incaricata di lavorare in tandem con i francesi, nel quale c'era scritto: «6 maggio...individuazione nuova della posizione della fusoliera. Ricerca scatola nera nel tratto dei reattori di coda». C'è poi un altro fatto: il libro di bordo della «Ifremer» che per anni è stato ignorato dagli inquirenti è disordinato, la numerazione delle pagine non è conseguenziale, mancano alcuni fogli. Insomma sembra manipolato. Una circostanza che non può che far aumentare i dubbi e i sospetti. Nei giorni in cui i fogli risultano mancanti, infatti, i tecnici setacciavano il Tirreno alla ricerca della scatola nera.

UNITA' 13.7.91

12 LUGLIO 91

PAGINA 5 L'UNITÀ

**Strage
di Ustica**



POLITICA INTERNA

Nel brogliaccio della società «Ifremer» il colloquio tra i tecnici impegnati nell'operazione di recupero. Ma nessuno fece nulla per ripescare l'importante reperto. Forse fu anche individuata la scatola nera «mai trovata».

«Stiamo passando sopra un missile»

Nell'87 il sommergibile francese aveva già visto l'ordigno

Già nel 1987 il missile era stato individuato dai tecnici dell'«Ifremer», ma nessuno mosse un dito per tentare di recuperarlo. Anzi, il fatto venne tenuto anche nascosto. Una circostanza estremamente grave, documentata dal «brogliaccio» della società francese. Forse venne anche individuata la «scatola nera» del Dc9, ufficialmente mai ritrovata. La commissione Stragi ha deciso di prorogare l'inchiesta su Ustica.

GIANNI CIPRIANI

■ ROMA. L'appunto era annotato nel libro di bordo della società francese «Ifremer». Poche righe, datate 3 giugno 1987: «Siamo sopra un missile, come quello dell'altro giorno». La parola scritta nel «brogliaccio» era «engine militaire», che può essere tradotta anche nella forma più generica di «oggetto militare». Qualcosa che, comunque, non apparteneva al Dc9 abbattuto ad Ustica e di cui i tecnici non avrebbero potuto non comprendere l'importanza. Eppure quell'appunto è saltato fuori soltanto ora, dopo essere stato ignorato per quattro anni e sepolto da una montagna di carte. Né l'«Ifremer», né i periti italiani che seguirono i primi lavori di recupero, né tantomeno il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, all'epoca titolare dell'inchiesta, si scomposero più di tanto. E il missile rimase sul fondo del mare. Una vicenda estremamente grave, riferita ieri in commissione Stragi da Sergio De Julio e Giuseppe Zamberletti, relatori sulla strage di Usti-

ca, che dimostra come gli ostacoli per trovare la verità sulla tragedia del 27 giugno 1980, sono stati frapposti anche durante le operazioni per il recupero del relitto del 1987.

Gli elementi trovati sia dal giudice Priore, nuovo titolare dell'inchiesta, che dai parlamentari della commissione, hanno consentito di stabilire che i francesi, probabilmente, individuarono anche la scatola nera dell'aereo, ufficialmente mai ritrovata. In un appunto del libro di bordo, infatti, si parla di una «boite noire», scatola nera appunto. Anche in questo caso nel corso delle vecchie indagini l'indicazione non venne seguita. Fatti troppo strani. Così strani che è ormai molto diffuso il sospetto che pezzi del Dc9 (e forse altri reperti) potrebbero essere stati recuperati e fatti sapientemente sparire, oppure distrutti. Un episodio molto indicativo è stato raccontato dall'onorevole De Julio. «È agli atti della commissione - ha detto - che sul relitto fu ben individuata la

scritta 'Itavia' della fusoliera: una serie incredibile di incidenti hanno di fatto frantumato il relitto e proprio dalla parte di quella che all'epoca era stata scelta perché la più qualificata al mondo per questo tipo di operazione».

La scoperta del missile, dunque, ha consentito di accertare in maniera inconfutabile che tutti i sospetti che già all'epoca furono avanzati sulla correttezza dell'operato dell'«Ifremer» e di coloro che avrebbero dovuto controllare i lavori erano più che fondati. Sul nesso missile-abbattimento del Dc9, invece, c'è più cautela. I dati a disposizione degli inquirenti sono ancora frammentari e occorrerà attendere i risultati della perizia. Per il momento c'è solo una diapositiva e, dopo un esame più attento, gli esperti hanno stabilito che il missile potrebbe essere sia un superficie-aria che un aria-aria. Insomma un'arma in dotazione alle forze Nato che poteva essere utilizzata sia dalla marina che dall'aviazione. Un quadro che si prospetta più vago di quello apparso ieri che aveva provocato una curiosa precisazione della Marina militare. «Le tre navi che potevano avere quel tipo di missile - avevano detto - quel giorno erano in tre porti italiani». Una precisazione a tempo di record, tantopiù che da anni la Marina deve fornire alla commissione Stragi la «mappa» della situazione in mare del 27 giugno 1980. An-

che l'ambasciata americana, che si è sentita chiamata in causa, ha voluto precisare che la sera della strage non c'era alcuna unità navale o aerea della sesta flotta che operava sul mar Tirreno.

Quel che è sicuro è che il missile era stato individuato da tempo. Oltre all'annotazione sul brogliaccio, sono state trovate sul fondale marino anche alcune tracce che lasciano pensare che i francesi abbiano addirittura recuperato l'«engine militaire» e l'abbiano sistemato insieme con altri pezzi del relitto del Dc9. Il missile, quindi, doveva trovarsi in un'altra parte e solo in una fase successiva è stato sistemato a ridosso del nucleo principale della carcassa dell'aereo Itavia. Perché? Di ipotesi se ne possono fare molte. Ce n'è una che viene ritenuta più attendibile di altre: i servizi segreti francesi, per mezzo dell'«Ifremer», sono riusciti a farsi un quadro completo della situazione del fondale marino. Poi hanno usato la loro documentazione come strumento di pressione nei confronti dei loro colleghi italiani. Resta da vedere, però, se i francesi, nella loro opera abbiano potuto avvalersi di altre coperture. Proprio per questo la commissione Stragi ha deciso di convocare sia i responsabili dell'«Ifremer» che quelli della «Technospamer», la società genovese che doveva aiutare i francesi. Su 49 immersioni, in-

fatti, solo tredici volte i tecnici italiani sono scesi con i loro colleghi d'oltralpe. Non solo: sembra che l'annotazione sulla presenza del missile si trovi anche tra le carte della «Technospamer».

Diverso il discorso per i magistrati titolari della prima parte dell'inchiesta, aspramente contestata. I parlamentari della commissione Stragi vorrebbero ascoltare sia il giudice Bucarelli che il sostituto procuratore Santacroce. L'audizione, però, potrebbe essere ostacolata da una serie di norme giuridiche, visto il ruolo che i due magistrati hanno svolto in un'inchiesta ancora aperta. Ad ogni modo, ha stabilito l'ufficio di presidenza, si esploreranno tutte le strade possibili. C'è poi un secondo aspetto: un giorno dopo giorno a Santacroce arrivano riscontri che dimostrano quantomeno l'adeguatezza della prima fase istruttoria. Il senatore Francesco Macis, capogruppo del Pds ha avanzato una proposta: «Dobbiamo segnalare tutti questi nuovi fatti al ministro di Grazia e Giustizia, al Gm, perché possano valutarli ed eventualmente prendere i provvedimenti del caso». Una proposta sostanzialmente accolta: da Gualtieri che ha suggerito di aspettare prima gli esiti di questa nuova fase delle indagini. La commissione Stragi, comunque, ha deciso di prorogare i tempi dell'indagine su Ustica. Gualtieri è stato chiaro: «Dobbiamo insistere».

Libero Gualtieri: «Lasciamo lavorare la magistratura»

«Dobbiamo lasciare lavorare con calma la magistratura. Noi non abbiamo nessun missile puntato su nessun colle, ma ricerchiamo la verità con le prove». Il presidente della commissione Stragi, Libero Gualtieri, ieri era visibilmente soddisfatto. Al di là della connessione missile-abbattimento del Dc9, sulla quale si dovranno esprimere i periti, le nuove scoperte hanno indubbiamente aperto una nuova strada.



Il presidente della commissione Stragi Libero Gualtieri; sopra una fase del recupero delle salme di Ustica nel giugno dell'80

■ ROMA. Libero Gualtieri, presidente della commissione Stragi, non parla di «fase nuova» per la vicenda di Ustica, dopo le ultime notizie su un reperto collegabile ad un missile. «Dobbiamo lasciare lavorare con calma - ha detto ieri in aula - la magistratura. Noi siamo interessati alla verità e non abbiamo nessun missile puntato su nessun colle, ma ricerchiamo la verità e la cercheremo attraverso le prove».

Gualtieri, alla fine della riunione, ha parlato con i giornalisti lamentando che finora il

documento su Ustica «non è stato esaminato in nessuna parte dal Parlamento. Non un gruppo parlamentare ha preso questa iniziativa; la relazione è stata abbandonata». Gualtieri ha riassunto anche quelli che sono attualmente i problemi oggetto dell'inchiesta parlamentare: «il primo è il recupero, con il finanziamento dello stesso, la scelta della ditta francese, il ruolo dei controllori, l'interruzione del recupero e il trasferimento di solo una parte del materiale. C'è anche - ha aggiunto - il problema di come

questo è stato custodito a Capodichino. Scopriamo ora che le serrature furono divelte. I capannoni erano praticamente aperti a tutti». Il senatore repubblicano ha parlato di «atteggiamento cambiato da parte dell'aeronautica per l'azione della commissione» lodando e riconoscendo l'atteggiamento di disponibilità dato dal nuovo capo di Stato Maggiore. «Debbo dire - ha proseguito un po' polemicamente - che qualcosa è cambiato anche nella Marina perché subito dopo le

prime notizie di agenzia di mercoledì, con una prontezza che non ha avuto mai in precedenza ci ha fatto sapere dove erano le sue tre navi nei porti. In precedenza la Marina non aveva mai risposto alle nostre richieste».

Un riferimento diretto di Gualtieri anche al ruolo e ai problemi avuti con la magistratura. «La verità giudiziaria è il grande problema che solo la magistratura può risolvere. Per questo abbiamo fornito il massimo di collaborazione, evitando di sindacare sull'operato

dei magistrati. Va detto però che il modo di condurre l'inchiesta e di controllarne gli sviluppi, trascurando spesso accertamenti rivelatisi poi essenziali ha più volte lasciato nella commissione una sensazione di dubbio e perplessità. I rapporti tra i precedenti magistrati e la commissione non sempre sono stati positivi e altrettanto vale con gli organi peritali nominati dai magistrati. Cosa potete dire di più forte di questo, che ha provocato un esposto del giudice Bucarelli contro questa presidenza?».

L'associazione dei parenti delle vittime: «Bisogna far parlare quelli che sanno...»

«Mk 30»: è l'ultima traccia nelle indagini su Ustica, la sigla di un missile, fotografato nei fondali marini vicino ai rottami del Dc9 non ancora recuperati. Ma Daria Bonfietti, a nome dell'Associazione dei parenti delle vittime, invita alla prudenza. A undici anni dalla strage, dubbi e sospetti sono inevitabili; quando si vuol far perdere le tracce non c'è niente di meglio che confonderle tra tante altre.

DALLA NOSTRA REDAZIONE

RUDI GHEDINI

BOLOGNA. Signora Bonfietti, le sue reazioni alla notizia del ritrovamento del missile sono state molto caute. Temete si tratti di una falsa traccia, di un nuovo deplacito?

Credo non si debba enfatizzare troppo quest'ultima novità. Per ora è solo una fotografia: solo il recupero del reperto potrà chiarire di cosa si tratti. Per questo invitiamo tutti a non trarre conclusioni affrettate prima di averlo analizzato. Aspettiamo almeno che il missile sia riportato a galla, insieme ad al-

tri relitti, altrettanto importanti: sappiamo dai nostri periti che sarà possibile recuperare pezzi importanti dell'aereo, parti del bagagliaio non danneggiate, parti di ali con fori. Le operazioni di recupero dovrebbero iniziare il 15 luglio e in seguito anche i periti di parte civile potranno esaminarne i risultati. Noi vogliamo arrivare alla ricostruzione dei fatti, riducendo al minimo lo spazio per congetture ed interpretazioni, che invece stanno già riprendendo.

Nella «Commissione stragi»,

qualche commissario ha voluto intendere la scoperta del missile come una prova che scagionerebbe l'Aeronautica militare da tutti i sospetti.

Questa conclusione è davvero impossibile. Per lunghi anni, l'Aeronautica militare ha ostacolato le indagini, ha trattenuto prove e documenti, sostenendo la tesi della bomba anche di fronte alle contraddizioni più evidenti: alle nostre valutazioni, del resto, è arrivata anche la commissione parlamentare d'inchiesta. E poi aspettiamo che qualcuno ci spieghi perché le operazioni di recupero dell'«Iremer» abbiano lasciato sul fondo del mare tante parti dell'aereo. È inquietante che il missile sia stato ritrovato nella stessa zona in cui nell'87 furono recuperati i motori del Dc9: ed allora non fu nemmeno individuato. Ma, lo ripeto, vogliamo stare ai fatti. E poi, anche se fosse

un missile navale, sarebbe la conferma di ciò che abbiamo sempre sostenuto: che nei cieli di Ustica ebbe luogo un'azione di guerra.

Le indagini avrebbero dovuto concludersi entro la fine dell'anno. Di fronte ai recenti sviluppi, quale sarà l'atteggiamento dell'Associazione?

Vogliamo arrivare a tutta la verità, non solo a una parte. Negli ultimi mesi, abbiamo rilevato che l'indagine procede seriamente, a differenza del passato. Per questo non consideriamo la scadenza di fine anno come un ultimatum. Per analizzare attentamente tutti i nuovi reperti ci sarà bisogno di tempo. È ragionevole una proroga di sei mesi, o anche di un anno, per evitare che la conclusione delle indagini coincida con lo scioglimento del Parlamento.

Il giudizio sulla magistratura che dirige le indagini, le

fa dunque avere ancora fiducia nella possibilità di arrivare alla verità?

La verità dipende dalla volontà degli uomini. Credo che si possa ancora raggiungerla. Ma intanto si dovrebbe dar seguito a quanto indicò la relazione Gualtieri, che invitava a "chiedere conto" ai funzionari dello Stato che hanno ostacolato la ricerca della verità. Vorremmo che si cominciasse ad applicare almeno quelle sanzioni amministrative che potrebbero squarciare il velo dell'omertà. Bisogna far parlare chi sa: nelle Forze armate italiane, come nella Nato.

Quindi è d'accordo con la richiesta del deputato verde Giancarlo Salvoldi, che ha invitato il governo italiano ad ottenere dagli Stati Uniti i nastri radar della portaerei «Saratoga»?

Senz'altro. Non si può lasciare nulla di intentato, anche a livello di relazioni fra Stati.

E Andreotti «precisa»: non manovro per colpire Cossiga

È «un'assurdità» pensare che Andreotti manovri il caso Ustica per danneggiare Cossiga. Con un secco quanto strano comunicato palazzo Chigi risponde a voci girate nel Palazzo dopo gli sviluppi del caso del Dc9. Amato (Psi) rivendica a Craxi l'avvio delle ricerche nel fondo del mare, i giovani repubblicani attaccano Cossiga: «Se ciò che emerge è vero, devono rispondere i responsabili politici di allora».

BRUNO MISERENDINO

■ ROMA. «Tra le assurdità che vengono messe in circolazione relativamente agli ultimi sviluppi della vicenda di Ustica, vi è quella che le indagini siano state avviate per mettere in difficoltà il presidente della repubblica». Firmato Giulio Andreotti. Il capo del governo, ieri mattina, ha bruciato tutti sul tempo, riuscendo in un'operazione magistrale. Ha dato forma di notizia alla voce ricorrente nel Palazzo (secondo cui nel caso Ustica vi sono elementi di imbarazzo per Cossiga) e contemporaneamente l'ha smentita, mettendosi al riparo da tutti i maliziosi che vorrebbero attribuire ad Andreotti la paternità di una manovra contro Cossiga.

In soltoni il comunicato vuol dire questo: da giorni girano voci di novità sulla vicenda dell'aereo precipitato nel Tirreno undici anni fa e poiché si dice che è Andreotti a tirare le fila di tutto questo, per mettere in difficoltà il presidente della repubblica, sappiate che non è vero niente, perché proprio Andreotti dà atto a Cossiga di aver fatto molto perché si facesse luce sulla tragedia. Il precedente che giustifica una presa di posizione tanto tempesti-

va, del resto, esiste: non molto tempo fa, l'ennesimo capitolo nuovo del caso Ustica, venne interpretato da un giornale assai vicino alla Dc come «Il Tempo», come un siluro contro il capo dello Stato. La cosa fece infuriare Cossiga (che era presidente del consiglio all'epoca del disastro) e che aveva continuato ad assicurare i familiari delle vittime che tutto quanto era in suo potere sarebbe stato fatto per far uscire la verità dalle nebbie dell'incertezza e dei silenzi. Infatti palazzo Chigi ricorda che è stato proprio il presidente della repubblica nel giugno dell'anno scorso a chiedere con lettera al presidente del consiglio «di giungere il più rapidamente possibile alla definizione in ogni sede delle indagini e delle inchieste relative alla tragedia di Ustica». Di più: il comunicato di Andreotti ricorda che fu sempre Cossiga a sollecitare il governo nell'autorizzare il recupero di tutte quelle parti del relitto che giacevano in fondo al mare e che invece potevano essere utili alle indagini. La conclusione di Andreotti è che il governo ha fatto proprio tutto questo assicurando i mezzi finanziari necessari

alle complesse indagini. Come dire: non sono certo io a mettere ostacoli alla ricerca della verità.

Il problema, tuttavia, è che la novità di queste ultime ore dimostra, se era necessario, che ancora una volta, secondo un triste copione, ci sono stati sottovalutazioni, silenzi, omettiti e forse veri depistaggi interni e internazionali proprio nel corso delle indagini. Che responsabilità ha il potere politico in questo ritardo? Qui le ipotesi si accavallano, insieme a sospetti e accuse ricorrenti, e si aggiungono alla battute di Cossiga su pesci grandi e pesci piccoli che nuoterebbero nel mare dei misteri italiani. L'unica cosa chiara, per quanto riguarda il caso Ustica, è che Cossiga ha sempre reagito con estrema durezza a ogni ipotetico accostamento tra la vicenda e le sue responsabilità politiche e di governo. Mentre Libero Gualtieri, presidente della commissione stragi, dice «di non avere nessun missile puntato su nessun colle, nè altrove», Giuliano Amato, vicesegretario socialista, tanto per allontanare sospetti, ricorda che «ci vollero ben cinque anni perché venisse avviato il recupero del relitto. Lo fece il presidente Craxi su sollecitazione del capo dello Stato e ora, dopo altri cinque anni, qualcosa sta venendo finalmente fuori». E Amato aggiunge, maliziosamente: «Che cosa è messo da chi è tutto da chiarire».

E sulla stessa linea è anche la Voce repubblicana che si chiede come sia stato possibile che magistrati e periti venissero tenuti all'oscuro del fatto che il recupero era non com-

pleto. Ma la Voce lamenta soprattutto il fatto che l'unico risultato di tutte queste scoperte sembra per ora «l'appesantimento delle misteriose cortine intorno a una vicenda che la miserabile situazione politica nazionale rischia di ridurre poi a guerra di un palazzo della repubblica contro un altro, di un'istituzione contro un'altra, in una sorte di massacro che cinicamente disprezza la tragedia delle vittime e delle loro famiglie». Chi chiama in causa direttamente il capo dello Stato sono però i giovani repubblicani, per i quali se fosse vero che un missile navale ha abbattuto l'aereo «allora ne dovranno rispondere al paese coloro che in quelle ore avevano la responsabilità politica della sua guida» (ossia Cossiga ndr). I giovani repubblicani proseguono con una battuta polemica su recenti affermazioni del presidente della repubblica: «Al paese - sostengono - poco interessa il discutere sulle sacche di socialismo reale ma vorrebbe essere rassicurato che sulle vicende drammatiche e luttuose della sua storia recente non ci siano sacche di bugie che il potere politico difende».

I liberali, con Costa, prendono le difese dei nostri militari affermando che «non è con le dietrologie che si ottiene la verità». «Sarebbe inaccettabile - dicono - incanalare superficialmente la discussione sui binari della aprioristica contestazione dei nostri militari o avviare un sommario processo contro ipotetici colpevoli, accostando indebitamente fatti e personaggi politici, militari e dei servizi».

Ifremer, 25 maggio '87 «Possiamo leggere le lettere Itavia...»

■ ROMA Imperizia e strane scelte. Questo è quello che salta agli occhi nella lettura dei «brogliacci» di lavoro della Ifremer e della ditta di supporto genovese, Tecno-spamec. Non fu individuato e non recuperato solo il missile trovato nei giorni scorsi, ma anche la parte anteriore della fusoliera, quella con sopra la scritta «Itavia» colpita dal missile. Il deputato Roberto Ciccimessere, che ha visionato tutti i «brogliacci», ha dichiarato: «I responsabili di questi comportamenti gravissimi, sia sul piano penale che disciplinare sono, nell'ordine, le società incaricate del primo recupero, i periti o il giudice Bucarelli».

Ecco alcuni dei brani del «brogliaccio» ora agli atti della Commissione stragi.

25 maggio 1987. Ifremer: «Pensiamo di leggere le lettere Itavia». Un'affermazione che trova riscontro nel brogliaccio della ditta italiana, la Tecno-spamec: «Riconosciuta la scorta sui rottami ed il colore rosso-bianco».

27 maggio 1987. Ifremer: «Va su il pezzo che abbiamo appena visto».

3 giugno 1987. Ifremer: «Siamo sopra a un missile ordigno militare (engine militaire) come quello dell'altro giorno».

14 giugno 1987. Tecno-spamec: «Durante la fase di recupero si stacca il reattore e resta agganciata solo la parte che lo collega alla fu-

soliera».

16 giugno 1987. Tecno-spamec: «Durante il recupero della carlinga si verifica un incidente tecnico, tanto che la caralainaga cade sul fondo».

20 giugno 1987. Tecno-spamec: «Rimasto incocciato sul di una cima un pezzo della cabina di pilotaggio».

27 giugno 1987. Tecno-spamec: «Durante il recupero della fusoliera centrale la rete si sgancia e si adagia sul fondo: l'operazione fallisce».

28 giugno 1987. Ifremer: «Noi siamo sull'obiettivo... Lavoriamo su Itavia».

5 maggio 1988. Tecno-spamec: «Durante la fase di recupero della ligne C1 da parte del Castor si rompe un cavo del filette causando la ricaduta verso il fondo (o il non sollevamento) del relitto di fusoliera».

6 maggio 1988. Tecno-spamec: «Individuazione nuova posizione fusoliera... ricerca scatola nera nel tratto di reattori di coda».

7 maggio 1988. Tecno-spamec: «Imbracatura della fusoliera».

22 maggio 1988. Tecno-spamec: «Ripresa Tv della situazione fondo dopo recupero con particolare attenzione ai rottami restanti... In caso fosse necessario il recupero dei restanti rottami consigliabile usare reti a strascico». Nella stessa data nel brogliaccio dell'Ifremer viene confermato l'uso di una telecamera televisiva nell'ultima immersione

Critiche all'operato dei magistrati Bucarelli e Santacroce che si occuparono del caso

Sotto accusa i due giudici romani Inchiesta su 10 anni d'indagini a vuoto?

Un'inchiesta del ministero di Grazia e Giustizia o del Csm sui giudici romani Santacroce e Bucarelli, che indagarono per anni sulla strage di Ustica? È quanto hanno chiesto Francesco Macis, capogruppo del Pds alla commissione Stragi e tre parlamentari del gruppo federalista europeo. Un anno fa i familiari delle vittime inviarono un libro bianco sui due giudici romani al Csm.

CARLA CHELO

ROMA. Tira una brutta aria per i due giudici che indagano sulla strage di Ustica, senza riuscire a cavare un ragno dal buco. Li hanno chiamati in causa i parlamentari della commissione stragi e i tecnici della ditta francesce Ifremer incaricati della prima operazione di recupero: ora che si scopre con quanta approssimazione è stata fatta la prima ricerca, i francesi, per difendersi dalle accuse, tirano in ballo i due giudici che conducevano le indagini: Giorgio Santacroce e Antonio Bucarelli. Sarebbero stati gli inquirenti a dirgli che potevano smettere di cercare. Basterebbe solo questo a mettere in cattiva luce i due magistrati, ma ecco che tre parlamentari radicali (Roberto Ciccomessere, Emma Bonino e

Giuseppe Caldersi) chiedono al Ministero di Grazia e Giustizia e al Csm di aprire un'indagine nei confronti della precedente inchiesta. Qualcosa di simile vuole anche il senatore Francesco Macis, capogruppo del Pds in commissione stragi. Dopo gli ultimi sviluppi della vicenda Macis suggerisce una «doppia azione»: un'inchiesta del Ministero di Grazia e Giustizia nei confronti dei magistrati romani che condussero le prime indagini e dei provvedimenti nei confronti della pubblica amministrazione che aveva il dovere di collaborare, ma non lo fece. «Il ministro deve riferire al parlamento e al Csm sui risultati avuti. Non si deve dimenticare il comportamento dell'amministrazione e

dei vertici politici che avevano il dovere di collaborare con l'autorità giudiziaria. Fu allora presidente del consiglio De Mita, in collaborazione con il ministro Zanone, che promosse, nel marzo 1988 la prima inchiesta amministrativa, con il solo scopo di contraddire i risultati della perizia Blasi che già risultavano così manchevoli». Forse è proprio per controllare l'effetto di tutte queste dichiarazioni che in questi giorni il giudice Bucarelli si aggira per

le stanze e i corridoi di palazzo dei Marescialli. Eppure, per il momento al Csm non non c'è ancora una fascicolo sul caso Ustica. «Seguiamo con preoccupazione - dice Franco Coccia, consigliere del Pds al Csm - le notizie di questi giorni che riguardano i magistrati romani, anche per accertare il loro ruolo nella vicenda, per quanto di competenza del Csm. E non abbiamo neppure dimenticato l'esposto che l'anno passato inviarono al Consiglio i familiari delle vittime, proprio sull'o-

perato dei due giudici». La denuncia presentata nel giugno scorso dall'avvocato Alfredo Galasso, venne archiviata perché sul caso era aperta un'inchiesta giudiziaria e ci sarebbero stati rischi d'interferenza. Ma oggi, dopo i ritrovamenti dei giorni scorsi, varrebbe la pena di rileggerla. Galasso sottolinea soprattutto tre cose: 1) È ormai evidente che l'inchiesta è sostanzialmente rismata (ferma per 10 anni 2) È stata archiviata senza giustificazione la pista del Mig libico 3) C'è stato un sovrapporsi d'inchieste giudiziarie e amministrative, che ha portato ufficiali a maneggiare reperti. Ufficiali che oggi ritroviamo puntualmente nel ruolo di periti di parte.

E c'è anche un altro nome importante che in tempi non sospetti accusò Bucarelli. È Giuliano Amato. In una trasmissione disse che molti segreti erano chiusi nei cassetti dei magistrati romani. Convocato alla commissione stragi raccontò di avere visto le foto dei rilevamenti della società francesce Ifremer nell'ufficio del giudice. Bucarelli negò di averli mai avuti, ma da quel momento chiese di essere esonerato dal suo incarico.

Il giudice Priore esamina filmati e foto che spiegano i clamorosi ritrovamenti sui fondali dove cadde il Dc9 dell'Itavia
 «Tempi rapidi e prudenza per fugare i dubbi»

I tecnici della «Winpol» hanno installato strumenti di precisione per l'esatta localizzazione dei reperti dell'aereo
 Più grave la posizione dei militari inquisiti

Ustica, domani l'operazione recupero

Il magistrato: «Ripescate subito la scatola nera e il missile»

Scatta l'operazione recupero. Il giudice Rosario Priore è partito ieri alla volta di Napoli per visionare le fotografie e i filmati effettuati dai tecnici della «Winpol». Ed ha deciso che mercoledì, con priorità assoluta, verranno tirati su la «scatola nera» e il missile della Nato trovati vicino ai resti dell'aereo dell'Itavia abbattuto in volo. «Tempi rapidi ma molta prudenza», affermano gli inquirenti.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. Il segreto di Ustica in una «scatola nera» individuata in fondo al mare. Se quella fotografata dai tecnici della società inglese «Winpol» è davvero la «flight data recorder» del Dc9 dei misteri, quello abbattuto il 27 giugno del 1980 mentre sorvolava il mare di Ustica. E il giudice Rosario Priore, per sciogliere i dubbi in tempi rapidi, ha deciso di sospendere le ricerche di tutti i resti dell'aereo e di avviare l'immediato recupero di quel parallelepipedo fotografato a poca distanza dal missile «standard» in dotazione della Nato. Il ripescaggio della «scatola nera» e dei resti di quello

che sembra un vettore da guerra, inizierà mercoledì mattina. Se non ci saranno problemi il recupero dovrebbe terminare entro due giorni. Poi la parola passerà ai tecnici specialisti.

Il giudice Priore, che ha ereditato l'indagine dal suo collega Bucarelli travolto dalle polemiche su un'inchiesta impantanata da omissioni e omertà per dieci anni, è partito ieri alla volta di Napoli. Poi, nel pomeriggio il magistrato romano è salito sulla nave inglese «Valiant», della società «Winpol», in compagnia dei componenti della commissione internazionale di esperti

incaricati dell'indagine tecnica. A bordo Priore e gli esperti hanno visionato le videoregistrazioni e le fotografie scattate dai tecnici della «Winpol» durante le ricerche.

Intanto, mentre la nave è tornata a Napoli, nella zona di mare interessata dalle ricerche si sono portate motovedette della Guardia di finanza provenienti da Palermo e da Napoli. Sulla «Valiant», nel frattempo, sono state predisposte le apparecchiature antimagnetiche che serviranno a portare in superficie la «scatola nera» e il missile. Quali informazioni si aspetta Priore dal «data recorder»? Il giudice è molto prudente. E ricorda che il modello in dotazione agli aerei, nel 1980, era poco sofisticato rispetto ad oggi, e registrava solamente cinque parametri: quota, prua, velocità, fattore di carico e tempo. Ma se il reperto fosse davvero del Dc-9 sarebbe molto importante, soprattutto se si riuscirà a individuare con precisione la localizzazione del missile, rispetto alla «scatola nera» e rispetto ai resti del Dc 9. Quelli «stranamente» di-

menticati dalla società francese Ifremer.

È evidente che la lunga storia di indagini intrecciate a depistaggi e a «coperture», ha lasciato il segno. Così la prudenza, su questo ennesimo «colpo di scena» del caso Ustica, è davvero un obbligo per tutti. E il capogruppo del Pds in Commissione Stragi, Francesco Macis, ha ieri indicato un'altra delle «piste investigative» da analizzare: quella che porta all'interno delle istituzioni. «L'inchiesta su Ustica è ad una svolta e bisogna capire fino in fondo la vicenda, - ha dichiarato Macis - tenendo anche conto delle insufficienze amministrative». Perché è evidente che si tratta di un mosaico che con difficoltà enormi il giudice Rosario Priore e i sostituti procuratori Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, stanno cercando di mettere insieme, assemblando tasselli «dispersi» o manomessi per chissà quale ragion di Stato.

La prudenza caratterizza anche l'atteggiamento della parte civile del processo, quel gruppo di avvocati che rap-

presentano le vittime della sciagura e che hanno «spinto» la vecchia inchiesta giudiziaria di Santacroce e Bucarelli fino a quando i due giudici, per motivi diversi, hanno passato la mano. «È lo scandalo giudiziario più grave del dopoguerra - ha affermato l'avvocato Alfredo Galasso - ed è per questo che ci vuole molta prudenza nei giudizi. Non dimentichiamo le storie incredibili del passato, quella dei tracciati radar, il fatto che ditte legate ai servizi e chissà da chi raccomandate, abbiano passeggiato proprio in quel tratto di mare tirando su solo qualche rottame».

Intanto sembra che, dal punto di vista giudiziario, la posizione dei militari inquisiti nell'inchiesta sia peggiorata: soprattutto se verrà ufficialmente provato che l'unico tracciato radar attendibile è quello rilevato da Ciampino: in netto contrasto con quelli di Marsala. Solo nel rilevamento di Ciampino si vedeva nettamente la traccia d'un caccia che avvicinava e colpiva il Dc-9. In quegli altri il caccia era sparito.

Un'avaria alla nave «Valiant» ha fatto ritardare l'operazione alla quale saranno presenti il giudice Priore e le parti civili

Domani la commissione Stragi ascolterà i tecnici responsabili di «Ifremer» e «Tecnospamec» per chiarire i dubbi sul loro operato

Ustica, attesa per il recupero

Rimandato a oggi il ripescaggio della scatola nera

Cominceranno solo questa mattina le operazioni per il recupero della scatola nera del Dc9 abbattuto ad Ustica. Un'improvvisa avaria alla nave «Valiant» ha costretto i tecnici ad un rinvio di alcune ore. C'è grande attesa per il recupero dei reperti, anche se si continua ancora a raccomandare la prudenza. Domani intanto la commissione Stragi ascolterà i responsabili della «Ifremer» e della «Tecnospamec».

GIANNI CIPRIANI

ROMA. La grande attesa è stata alimentata anche da un guasto tecnico. A poche ore dall'inizio della prima fase dell'operazione di recupero dei resti del Dc 9 che si trovano a 3.500 metri di profondità, la nave «Valiant» ha subito un guasto che ha costretto i tecnici della società inglese «Winpol» a rinviare di alcune ore l'inizio dei lavori di ripescaggio. Quindi tutto è stato rimandato a questa mattina quando, salvo ulteriori imprevisti, il giudice Rosario Priore, i tecnici e le parti civili partiranno all'alba dal porto di Napoli a bordo di due motovedette della Finanza per raggiungere dopo quattro ore e mezzo di navigazione il tratto di mare nel quale sono stati localizzati i resti. Lì dovrebbe già esserci il «Valiant», la cui partenza era prevista per la tarda serata di ieri, dopo la riparazione del guasto.

Ci vorrà quindi ancora un po' di tempo per sapere se la scatola nera individuata in fondo al mare appartenga proprio al Dc 9 dell'Itavia, oppure ab-

bia un'altra provenienza. Un dubbio che potrà essere sciolto solo dopo il recupero. I numeri di matricola rilevati dalle fotografie, infatti, sono diversi da quelli che risultano dai registri Itavia. Questo, però, può significare solamente che non c'è ancora la certezza assoluta che si tratti proprio della scatola nera dell'aereo abbattuto il 27 giugno 1991, non che si tratti per forza di qualcosa di diversa provenienza. Di numeri di matricola, infatti, ce ne sono due: uno interno e uno esterno. C'è poi la possibilità che la matricola della scatola nera non sia stata registrata quando, nel febbraio 1980, venne sostituita per la seconda volta. Insomma una situazione estremamente complicata, resa ancora più confusa dai documenti

Solamente il recupero, sostengono sia gli inquirenti che i parlamentari della commissione Stragi, potrà consentire di chiarire tutti i dubbi che sono stati sollevati quando i tecnici inglesi della «Winpol» hanno fotografato in fondo al mare

numerosi reperti del Dc 9, il missile «Standard» in dotazione alla Nato e altri due oggetti militari e, infine, la scatola nera. Tutti resti che, durante la prima ricerca effettuata dall'«Ifremer», non erano stati né recuperati né tantomeno individuati. Soprattutto la presenza di un missile di fabbricazione statunitense aveva suscitato i dubbi più inquietanti, soprattutto perché l'ipotesi che il Dc 9 sia stato abbattuto proprio da un missile è la più accreditata e, secondo molti esperti, praticamente certa. Ma lo «Standard» ritrovato, difficilmente potrebbe essere quello che ha causato l'esplosione dell'aereo. Troppo potente. Il Dc9 sarebbe stato disintegrato, mentre l'aereo dell'Itavia è stato relativamente poco danneggiato. Anche in questo caso, però, occorre attendere quanto diranno i periti. La stessa cosa vale per la scatola nera. Dopo essere stata ripescata dovrà essere portata in un laborato-

rio per essere esaminata. La speranza è che possa fornire dati utili a capire cosa sia accaduto esattamente la sera della tragedia ma nessuno vuole coltivare illusioni. Anche il presidente della commissione Stragi, Libero Gualtieri, ha sostenuto martedì mattina che non si aspetta di sapere molto dal contenuto del «data recorder».

Attendere dunque. Intanto la commissione Stragi ha deciso di vederci più chiaro su come venne effettuata la prima operazione di recupero, affidata nel 1987 alla società «Ifremer», sospettata di essere collegata ai servizi segreti francesi. Sono stati convocati per domani a San Macuto sia i responsabili francesi che quelli della ditta di Genova «Tecnospamec», che parteciparono alle ricerche. Davanti ai parlamentari compariranno Pierre Papon, Jean Roux, Francesco Matteucci, Enrico Visentin e Renato Chimenti.

C'è da registrare poi che nei giorni scorsi il giudice Priore ha interrogato Roberto Bruschina, un sottufficiale che la sera della tragedia telefonò al centro di Martinafranca per chiedere di interessare l'ambasciata Usa. Semplice il motivo: il controllo del traffico militare di Ciampino gli aveva segnalato la presenza di caccia che sembravano decollati dal mare. Gli americani, c'è da ricordare, hanno sempre negato che il 27 giugno 1980 fossero in qualche modo presenti in zona unità navali e aeree.

Il «Flight data recorder» recuperato dal robot Magellano
Ora i periti stabiliranno se è quello del Dc9 Itavia

Oggi in commissione Stragi interrogati i responsabili della società francese Ifremer che nell'87 non trovò nulla

Ripescata la scatola nera in fondo al mare di Ustica

È riuscita l'operazione recupero. Alle 18 e 45 la scatola nera, che poi è un parallelepipedo rosa, è tornata alla superficie. Il robot «Magellano» l'ha individuata e agganciata con il suo braccio metallico a 3500 metri di profondità nel mare di Ustica. È quella del Dc 9 Itavia abbattuto il 27 giugno del 1980? Lo stabiliranno definitivamente le perizie che saranno svolte, in poco tempo, a Londra.

ANTONIO CIPRIANI

■ ROMA. Aria euforica, da pesca grossa a bordo del «Vai-lant». L'operazione ripescaggio ha avuto buon esito. «Magellano», il robot sottomarino, ha svolto alla perfezione il suo lavoro: ha trovato la scatola nera e l'ha portata in superficie. Alle 18 e 45, quando il robot arancione è riemerso dal mare, è stato accolto da un'esplosione di gioia da parte di tutti i tecnici della società inglese «Winpol» che hanno lavorato al recupero.

Nel piccolo parallelepipedo

che ha ripescato a tremilacinquecento metri di profondità, potrebbero essere celati i segreti del disastro di Ustica. Almeno questa è la speranza del giudice Rosario Priore e dei parlamentari-inquirenti della commissione Stragi; una speranza che in questi giorni si è intrecciata spesso con lo scetticismo di chi ha vissuto undici anni di omissioni e deplaggi per sfuggire a chissà quale inquietante e drammatica verità, celata dietro l'abbattimento del Dc 9 Itavia.

Il viaggio verso il mare di Ustica, del giudice Priore e degli esperti internazionali, è iniziato di prima mattina, da Napoli, alle 6 e mezzo. La «Vai-lant» ha solcato il mare, piatto come una tavola, accompagnata da quattro motovedette della Guardia di finanza che hanno partecipato all'operazione. Giunti sul posto del ritrovamento in quattro ore e mezzo, il robot ha iniziato la sua immersione. Il battiscavo ha toccato il fondo, a tremilacinquecento metri di profondità, alle 14 e 55 precise. Poi è iniziata la ricerca del piccolo parallelepipedo rosa.

«Magellano» ha trovato la scatola nera otto minuti dopo, alle 15 e 03. Così è apparsa agli occhi del magistrato romano che ha seguito l'operazione incollato al video: rosa, con scritto su tre lati «Flight data recorder», una parte visibilmente deformata, quella che per anni è rimasta poggiata sulla sabbia era invece piena di incrostazioni. Qualche minuto dopo il

robot arancione, con un braccio metallico antimagnetico l'ha presa e l'ha infilata in una specie di cestello sigillato. È iniziata quindi la lenta risalita.

Ci sono stati anche momenti di tensione, quando il cestello si è incagliato per qualche minuto sulla sabbia facendo temere il fallimento del recupero. Il cestello ha oscillato, la sabbia sollevata ha offuscato il video. La tensione, poi, lentamente si è sciolta: tre quarti d'ora dopo il «Flight data recorder» ha iniziato la sua lenta risalita verso la superficie. Quindi viaggerà verso Londra dove in poche ore si sapranno i dati che contiene.

Un altro passo fondamentale per sciogliere gli enigmi della vicenda è stato fatto. Ora il magistrato sta pensando al recupero in mare del missile «Standard», individuato a poca distanza dalla scatola nera e dai resti del Dc 9. Secondo le prime valutazioni degli esperti sembra difficile che possa trattarsi dello stesso vettore che ha

abbattuto l'aereo. Ma anche in questo caso, come per il «data recorder», saranno le perizie a stabilire più precisamente il valore degli ultimi ritrovamenti in mare.

Intanto questa mattina la commissione Stragi indagherà sul primo recupero dei resti del Dc 9, quello effettuato dalla ditta francese «Ifremer» in collaborazione con la società genovese «Tecnospace». A San Macuto compariranno Pierre Papon, Jean Roux, Francesco Matteucci, Enrico Visentin e Renato Chimenti. Tanti i punti oscuri che i responsabili delle due società dovranno chiarire: oltre al disastroso esito del recupero dovranno spiegare anche perché videro il missile «Standard» e non lo ripescarono. «Non si recuperano i resti di un relitto di aereo senza fare qualche piccolo danno», ha dichiarato il presidente dell'Ifremer Papon che ha smentito ogni collegamento con i servizi segreti francesi.

I vertici dell'Ifremer in commissione Stragi
«Recuperammo dei reperti che sono spariti»
Le perplessità del presidente Gualtieri
«Chi ordinò l'interruzione delle ricerche?»

Il giudice Priore dopo una prima ricognizione
conferma che la scatola nera è dell'aereo
abbattuto undici anni fa nel cielo di Ustica
In pochi giorni sarà decodificata nel Kent

«Qualcuno ha rubato i pezzi del Dc9»

La scatola nera è quella del Dc9. Lo ha confermato il giudice Priore, e in pochi giorni verrà decodificata in Inghilterra. Intanto in commissione Stragi i responsabili della Ifremer francese accusano: «Recuperammo anche altri pezzi, ma sono spariti...». Perplesso il presidente Gualtieri: «C'è da capire chi ha ordinato la sospensione delle ricerche». Macis (Pds): «Fu un recupero superficiale».

ANTONIO CIPRIANI

■ ROMA. Sciolti i dubbi. La scatola nera recuperata nel mare di Ustica è proprio quella del Dc9 Itavia abbattuto il 27 giugno del 1980. La verità, dunque, potrebbe essere davvero più vicina. Ma è destino che il caso Ustica debba vivere di colpi di scena e di misteri. Ieri pomeriggio un dirigente della società francese Ifremer, che nel 1987 recuperò una parte dell'aereo a 3500 metri di profondità, è passato infatti all'attacco. Jean Roux, interrogato ieri in commissione Stragi, ha accusato: «Recuperammo anche altre parti dell'aereo, ma qualcuno le fece sparire...».

Si delinea, così, un altro scenario: Che, dunque, non si sarebbe trattato di «omissioni e imperizie» da parte della Ifremer, ma anche di manipolazioni e coperture avvenute in una fase successiva al recupero. E l'ombra lunga dei sospetti continua a caratterizzare le indagini su questa ennesima strage senza colpevoli. Così nella giornata di ieri si possono

registrare le due notizie: quella delle «strane» sparizioni denunciate dall'Ifremer e quella della certezza che almeno il «Flight data recorder» è del Dc9 Itavia.

I dubbi sull'autenticità del reperto sono stati dissipati, nella mattinata di ieri a Roma, quando il giudice istruttore Rosario Priore, il coordinatore tecnico-scientifico Paolo Santini e i periti Carlo Casarosa e Antonio Castellani, hanno stabilito che il numero coincideva con quello annotato sulle carte del Dc9. La scatola nera era proprio quella che l'Itavia aveva montato sull'aereo nel febbraio del 1980 nel corso dell'ultima revisione. Corrispondeva sia il «serial number» che il «part number». A quel punto il magistrato ha deciso l'invio del «Flight data recorder» in Inghilterra, precisamente nella contea di Kent, per essere affidata all'«Accident investigation branch», l'Aib, un istituto specializzato nella lettura dei dati registrati dalla scatola nera. Il lavoro non dovrebbe essere nè

difficile nè tantomeno lungo: le risposte dovrebbero arrivare a Roma nel breve volgere di qualche giorno. Ma per robot «Magellano» il lavoro non è finito con il ripescaggio della scatola nera. Infatti ieri è ripartito, a bordo della «Vailant» per il luogo dell'abbattimento aereo. Lì, a 60 miglia da Ustica e a 85 da Napoli, cominceranno subito le operazioni di recupero dei tre ordigni individuati dagli «occhi» di «Magellano» in fondo al mare. Uno dovrebbe essere addirittura un missile «Standard» in dotazione a truppe della Nato.

Intanto in commissione Stragi, i responsabili del precedente e fallimentare recupero marino, sono stati interrogati dai parlamentari-inquirenti per otto ore. Il presidente della società francese Ifremer, Pierre Papon, ha protestato contro le «notizie diffamatorie opera di depistaggio dei servizi segreti», respingendo con forza l'accusa di connessioni con l'apparato spionistico francese. «È un ente pubblico che lavora in rapporto con il ministro della ricerca scientifica francese», ha detto Papon. Il direttore delle operazioni, Jean Roux ha poi aggiunto che all'epoca del primo recupero era stato ripescato un pezzo di fusoliera lungo dodici metri con sopra la scritta «Itavia». «Lo avvistammo fotografammo e filmammo il 6 maggio 1987, poi lo portammo su», ha detto Roux. Quel reperto, ha quindi sottolineato, è stranamente sparito dall'aero-

porto di Pratica di mare.

I responsabili della ditta francese hanno poi puntato l'indice contro la Marina italiana e contro gli stessi inquirenti. Secondo Roux l'indicazione del luogo preciso della caduta dell'aereo, che era stata fornita loro, era imprecisa. Quindi i francesi hanno spiegato che tutto era avvenuto sotto la supervisione degli esperti della commissione diretta dall'ingegner Blasi; e che niente era stato eseguito senza l'ordine del giudice istruttore Vittorio Bucarelli.

Alla fine delle audizioni grande perplessità è stata espressa anche dal presidente della Commissione, il senatore repubblicano Libero Gualtieri. «Le audizioni di oggi servono a controllare come è stato effettuato il recupero precedente. Abbiamo l'impressione che i controlli non siano stati tra i più puntuali...». Gualtieri ha poi sottolineato come nei video registrati dalla Ifremer «non si vede niente di quanto sta venendo fuori oggi». Ancora, dunque, dubbi inquietanti. E un'altra domanda senza risposta: perché la ricerca fu interrotta? «Non sappiamo ancora se per motivi contrattuali o per ordine della commissione peritale che riteneva di aver raccolto elementi sufficienti». Il capogruppo del Pds Francesco Macis ha commentato: «L'operazione recupero fu superficiale e l'ingegnere Blasi aveva il compito di controllare...».

Il «data recorder» È situato nella coda, registra i parametri

■ ROMA. La scatola nera del Dc9 Itavia recuperata nel Tirreno è una delle due normalmente presenti a bordo degli aerei di linea. Le due apparecchiature servono per registrare le voci della cabina di pilotaggio (cockpit voice recorder) e i parametri di volo (flight data recorder) ed è quest'ultima ad essere stata riportata in superficie. Le scatole nere sono in realtà di un colore

arancione brillante per facilitarne l'individuazione. Il «flight data recorder» è collocato nella sezione di coda dell'aereo e registra una cinquantina di parametri fra cui il funzionamento dei motori, quota, velocità, accelerazione, direzione di volo, inclinazioni laterali e longitudinali dell'aereo, posizione dei comandi come le parti mobili delle ali. L'apparecchiatura non fu trovata nella parte posteriore dell'aereo recuperata nel maggio 1988 dall'Ifremer, nonostante la sezione di fusoliera comprendesse la paratia dove normalmente è attaccata questa scatola nera. All'epoca il fatto non sorprese perché la scatola non è rigidamente attaccata alla paratia proprio perché possa staccarsi in caso di urto violento. Il «cockpit voice recorder», che fu recuperato, registra invece le conversazioni dei piloti tra loro, con l'altro personale di bordo, con terra e con gli altri aerei.

Strage di Ustica

La «scatola nera» è intatta Sommersibile nucleare Usa era in quella zona di mare?

■ ROMA. Una prima risposta positiva arriva dai laboratori inglesi di Farnborough, vicino a Londra. La scatola nera del Dc9 abbattuto sul cielo di Ustica il 27 giugno del 1980, non è stata rovinata dagli undici anni di permanenza in fondo al mare. O almeno, la corrosione non ha interessato la parte in cui è contenuto il nastro metallico del «Flight data recorder». Lo hanno annunciato i tecnici inglesi dell'Aib, l'Accident investigation branch, che subito dopo hanno sospeso i lavori che saranno ripresi questa mattina. La notizia è arrivata ieri sera, via telefono, al giudice Rosario Priore, da parte dei periti italiani Carlo Casarosa e Antonio Castellani che stanno seguendo la decodificazione all'interno del Royal aerospace.

Al termine della prima giornata di lavori il portavoce del ministero dei Trasporti inglese, David Deas, ha dichiarato che da parte britannica non sarebbero state date informazioni alla stampa sull'esito della perizia. E questo lavoro sembra procedere proprio nel massimo della segretezza e riservatezza: intorno all'Aib girano alti muri protetti da fili spinati. Precauzioni che, forse, non sono state prese nell'hangar di Pratica di Mare, da dove - a detta dei francesi dell'Ifremer - sono spariti dei pezzi del Dc9. Anche su questo il giudice Priore ha avviato indagini.

Intanto, sempre dalla Francia, arriva un'altra ipotesi, stavolta sullo scenario possibile

della strage. Ci sarebbe stata una battaglia aerea tra Mig libici e caccia della Nato per un carico di armi destinato agli oppositori di Gheddafi. D'altra parte lo scenario che la stampa francese ha disegnato è avallato dalla documentazione registrata da alcuni radar italiani quella sera e che prova un «traffico» di aerei elevatissimo nella zona in cui avvenne l'abbattimento del Dc9.

Ma l'interesse dei magistrati potrebbe scendere anche al livello del mare. Perché gli americani smentiscono la presenza di loro navi da guerra nel Mediterraneo ma non hanno mai parlato di sommersibili. E in effetti un sottomarino, per di più nucleare, quei giorni era rimasto attraccato a Napoli. Si tratta dello *Spadefish*, numero SSN 668, una «balena» da guerra, armata con potentissimi missili. Il sommersibile della Sesta flotta in quel giugno del 1980, entrò in rada a Napoli il 19 giugno e uscì il 24. Tre giorni prima dell'abbattimento del Dc9, una strage probabilmente causata nell'ambito di una vera e propria battaglia.

Quello del sommersibile è senza dubbio uno dei tanti misteri di Ustica. Così come misteriosa è la massiccia presenza di navi da guerra nel porto di Napoli proprio in quelle settimane. La «Dave», la «Regal», la «Josemit», poi ancora navi da guerra e sottomarini inglesi. Uno spiegamento di forze che gli americani non hanno mai voluto spiegare.

□A.C.

Strage di Ustica, si fa sempre
più fitta la nebbia dei misteri
I reperti ripescati sono
tre segnalatori subacquei

Due settimane fa i tecnici
credevano di aver individuato
i resti di un razzo Standard
La scocca non era scomparsa

Nessun missile vicino al relitto e l'ala del Dc9 è al suo posto

Nessun frammento di missile è stato trovato accanto ai resti del Dc9 precipitato nel mare di Ustica. I reperti ripescati dalla compagnia inglese «Wilpol» sono tre segnalatori subacquei che vengono impiegati per segnalare la presenza di sommergibili. È stato risolto anche il giallo dell'ala scomparsa: la scocca dell'aereo è infatti ancora al suo posto ma la scritta Itavia non era più visibile perché il reperto era stato capovolto.

■ ROMA. È sempre più fitta la nebbia che avvolge il caso di Ustica. Mentre si attendono i risultati della decodificazione della scatola nera del Dc9 Itavia precipitato il 27 giugno del 1980, intervengono nuovi colpi di scena. Non c'era nessun frammento di missile sul fondo marino, ieri gli inquirenti hanno reso noto che i tre reperti, ripescati nei giorni scorsi dai tecnici della società «Winpol», sono in realtà soltanto tre segnalatori subacquei, «Sus», utilizzati per avere riscontri diretti sulla presenza, in profon-

dità, di sottomarini. Si tratta di oggetti lunghi 30-40 centimetri che ora sono al vaglio degli esperti nominati dal giudice istruttore, Rosario Priore. I magistrati vogliono stabilire come mai i segnalatori si trovavano proprio nei pressi dei resti del Dc9. Due settimane fa i tecnici crederono di aver individuato un missile di tipo «Standard» di fabbricazione statunitense che nel 1980 era in dotazione alle forze armate italiane e alla marina Usa. Da una diapositiva scattata gli esperti avevano stabilito che i reperti non appartene-

vano al corredo del Dc9 e che le scritte «Mk3.0» o «Mk30» insieme alla sigla «expl» potevano far pensare al motore di un missile standard. Ma l'ipotesi che quel missile avesse abbattuto il Dc9 era stata subito scartata perché lo «standard» è un ordigno talmente potente che avrebbe completamente disintegrato l'aereo al momento dell'impatto. Negli ambienti investigativi, però, si fa osservare che non c'è alcuna possibilità di scambiare i «Sus» con parti di un missile.

Ieri è stato chiarito anche un altro mistero: la scocca dell'aereo con incisa la scritta Itavia non è mai scomparsa dall'aeroporto di Pratica di Mare, dove vengono conservati i reperti. L'ala dell'aereo era stata recuperata nel 1987 dai tecnici della società francese «Ifremer» ma, nei giorni scorsi, gli inquirenti avevano avuto il sospetto che il pezzo della fusoliera non si trovasse più fra i resti del Dc9 conservati nell'hangar militare. Ma alla fine anche que-

sto giallo si è concluso con una smentita: il reperto «sparito» e poi ritrovato in verità è sempre rimasto al suo posto nell'hangar di Pratica di Mare. Non si riusciva a trovare soltanto perché l'ala del Dc9 era stata capovolta e quindi la scritta Itavia non era più visibile. L'Ifremer si è dichiarata molto contenta che la verità sull'ala scomparsa sia stata ristabilita, la società, infatti, era stata accusata di aver svolto il suo lavoro in maniera superficiale. C'è da dire che ai tecnici francesi era «sfuggita» la scatola nera che registra i parametri di volo e che è stata recuperata nei giorni scorsi dalla società inglese. Proprio sul lavoro compiuto dalla Ifremer si è soffermato, ieri, il vicepresidente del Consiglio, Claudio Martelli che nel corso di una trasmissione di radio uno ha dichiarato: «Sto cercando di verificare se la convenzione a suo tempo stipulata con la società francese sia stata attuata puntualmente, se cioè è stato fatto tut-

to quello che la convenzione prevedeva o se, viceversa, il denaro pubblico non sia stato investito adeguatamente». Parlando poi dei magistrati che svolgono le indagini, il vice presidente del consiglio ha detto che «non è possibile interferire in nessun modo nelle indagini affidate al dottor Priore: non è competenza del potere politico e del governo».

Intanto il giudice Rosario Priore e il p.m. Giovanni Salvi si sono recati in Grecia, alcuni giorni fa, per indagare sul Mig libico abbattutosi sui monti della Sila in circostanze ancora misteriose. Ufficialmente l'aereo militare sarebbe caduto il 18 luglio del 1980, ma diversi elementi acquisiti in istruttoria collegerebbero ancora oggi la caduta del Mig con la tragedia di Ustica. Proprio nel 1980 due aerei libici, pilotati da militari dissidenti, si rifugiarono in Grecia. Priore e Salvi ora intendono verificare se i velivoli furono restituiti alla Libia o se si trovano ancora oggi in Grecia.

Il falso missile di Ustica

L'«Osservatore romano»: «Altalena di bugie e verità Rispettiamo le vittime»

■ ROMA. Chi gioca con il dolore delle vittime della strage di Ustica? Il giorno dopo l'ennesima beffa o depistaggio che sia, la domanda la pone il giornale della Santa sede, l'*Osservatore romano* che si chiede se ci si trovi di fronte ad un altalenarsi di bugie o di verità. «Gli abissi di Ustica restano avvolti nel buio e nel silenzio, malgrado il volume di dichiarazioni, di interviste, di testimonianze, di inchieste», ha scritto il giornale vaticano.

Insomma la vicenda del missile non-missile è esplosa in mezzo all'inchiesta sull'abbattimento del Dc9 dell'Itavia che, non sembra trovare tranquillità. «Ustica sta diventando il drammatico emblema delle stragi irrisolte» ha commentato ancora l'*Osservatore romano* che ha sottolineato come soltanto i familiari delle vittime abbiano mantenuto un atteggiamento «responsabile» in mezzo alle notizie apparse sui giornali e che sembravano indicare una «svolta» nell'inchiesta.

«Il ritrovamento delle boe sonar ha coperto di ridicolo chi ha interpretato la sigla Mke come quella del missile navale killer», ha dichiarato Falco Accame, ex presidente della commissione Difesa della Camera. Poi Accame ha ribadito la sua tesi: «Altro che battaglia aerea, se il Dc9 fosse stato colpito da un missile di un caccia o da uno navale, sarebbe andato in mille frantumi. Invece l'aereo è caduto in mare quasi planando...»

È intervenuto nella polemica anche l'avvocato di parte civile Romeo Ferrucci: «Dobbiamo tutti prendere atto che se persino i periti giudiziari ed i relatori della commissione Stragi sono stati tratti in inganno con diapositive false e sigle mistificate, deve tuttora ritenersi potentemente in corso l'oscura macchinazione avviata undici anni orsono contro la giustizia del nostro paese». «Auspichiamo - ha detto ancora l'avvocato di parte civile che rappresenta le vittime della strage - che gli attuali inquirenti ne tengano conto fino in fondo, non lasciandosi, ad esempio, condizionare dalle soddisfazioni espresse da un'Ifremer che, se può vantarsi ora d'aver avuto ragione sulla natura del congegno militare a suo tempo fotografato nel mare di Ustica, deve ancora spiegare perché ha lasciato sul fondo un pezzo decisivo, come la scatola nera del Dc9».

Il penalista ha poi aggiunto: «Così pure la stessa Ifremer deve farci sapere perché ora sostiene che la scritta Itavia è stata trovata soltanto su una delle ali, regolarmente recuperata, quando il suo dirigente Jean Roux nel corso dei primi rilevamenti aveva comunicato a un quotidiano che gli uomini del Nautile lessero la scritta sulla carlinga». Quelle dichiarazioni, di quattro anni fa, ricorda Ferrucci, furono considerate dannose dal giudice Bucarelli che annunciò alla stampa che avrebbe aperto un'inchiesta per violazione del segreto istruttorio.

Il «Muro» di Venezia

L'UNITÀ 3 AGOSTO '91

ALBERTO CRESPI

ROMA. La sera del 27 giugno del 1980 Andrea Purgatori, giornalista del *Corriere della sera*, se ne stava tranquillo a casa propria quando gli arrivò la telefonata di un suo informatore, un controllore di radar all'aeroporto di Ciampino. «Hai visto quell'aereo che han tirato giù? È stato un missile, stai sicuro». Il giorno dopo l'incidente di Ustica era su tutti i giornali. Purgatori cominciò ad indagare ma incontrò solo silenzi e depistaggi. Il suo informatore si negava al telefono. Allora Purgatori gli piombò in casa e lo mise con le spalle al muro. «Un missile? Io? Io non ti ho mai detto niente». Era il primo mattone del «muro di gomma» contro il quale sbatteranno tutti coloro che, dall'80 in poi, andranno alla ricerca della verità.

Questo episodio, autentico, è naturalmente nel film *Il muro di gomma* di Marco Risi, che lo stesso Purgatori ha sceneggiato assieme a Sandro Petraglia e Stefano Rulli. Risi ne ha parlato ieri alla stampa, in coincidenza con l'annuncio del cartellone di Venezia '91, dove il film rappresenterà l'Italia in concorso. Dovrebbe passare il 12

settembre e rappresentare quindi una sorta di *clou* di chiusura della Mostra, che si svolgerà dal 3 al 14. Molti familiari delle vittime (costituiti in comitato, come i parenti dei morti di Bologna) saranno al Lido per vederlo, ma per loro sono annunciate anche due proiezioni in contemporanea, nei primi di settembre, a Bologna e a Palermo: le due città fra le quali volava il Dc-9, quando il missile lo colpì.

«Ma certo, è stato un missile, non nascondiamoci dietro i "se" e i "ma" — dice Marco Risi — Lavoro a questo film da un anno, assieme agli sceneggiatori abbiamo vagliato quintali di notizie, e un'idea, per quanto vaga, me la sono fatta. Credo che quella notte ci fosse una vera e propria battaglia nei cieli sopra Ustica. C'era un grande via vai di aerei e un grande movimento di navi militari nel Tirreno. E in quel frangente è arrivato un aereo non previsto, anche perché partito da Bologna con due ore di ritardo, che si è trovato nel posto giusto al momento sbagliato. Credo che l'Italia non abbia responsabilità diretta. Che non abbia tirato il missile. Credo

che la responsabilità sia divisa fra americani, francesi e libici. Ma la grande colpa dei militari e dei politici italiani è l'aver coperto la verità per anni. Di continuare a coprirlo ancora oggi».

Quella che è cambiata, secondo Risi e secondo Stefano Rulli che siede accanto a lui, è la tecnica del depistaggio: «Il cinema politico degli anni Settanta — dice Rulli — tentava di raccontare cose ignote, di sve-

lare i retroscena della politica. Su Ustica, invece, quello che colpisce è l'eccessiva quantità di informazioni. Ci hanno ingannato con l'overdose. E ci siamo dimenticati, ad esempio, che un esperto americano della Nasa aveva già dimostrato, tre mesi dopo la strage, che l'aereo era stato colpito da un missile. Insomma, nello scrivere il film non abbiamo dovuto inventare nulla, semmai abbia-

mo dovuto togliere informazioni, semplificare, andare all'osso».

Aggiunge Risi: «Il vero tema del film è diventata la rimozione. Com'è possibile che una cosa del genere non abbia scosso le coscienze, che i familiari delle vittime si siano trovati soli nella loro battaglia? Forse perché non c'era una matrice immediatamente politica nella strage? Può darsi, è

un problema che ci siamo posti, ed è anche il motivo per cui temo che il film possa essere in qualche misura cavalcato dai politici. Non c'è un partito direttamente implicato: tutti potranno riempirsi la bocca con generici appelli alla verità, e poi continuare a far finta di niente. Ma se la strage non fu "politica", la copertura, le bugie, l'indifferenza lo sono, eccome. E questo è insopportabile. Il protagonista del film è inizialmente un giornalista che cerca la verità: in sostanza Corso Salani, l'attore protagonista, interpreta Andrea Purgatori, e nel film si dice chiaramente che è un cronista del *Corriere*, non abbiamo voluto inventare giornali inesistenti; ma alla fine è solo un cittadino indignato».

È un sentimento, l'indignazione, che sembra appartenere a Risi fin dai tempi di *Ragazzi fuori*. «Io non sono sempre così... Mi piace ridere e vorrei tanto fare film divertenti. Questa serie di film "impegnati" non è stata programmata. Diciamo che un po' ci sono capitato, un po' mi fa piacere capitarci. Perché non sopporto questo paese "di grandi risorse" in cui, sempre e comunque, "tutto si aggiusta", a condizione di non scaldarsi troppo. È la tesi di Andreotti... ma non è vero. Non si aggiusta un

bel niente. Almeno finché continueremo a votare in un certo modo, a mandare al governo certa gente».

Il prossimo film di Marco Risi si chiamerà *Nel continente nero* e narrerà le avventure tragicomiche di due italiani. (Diego Abatantuono e; quasi sicuramente, ancora Corso Salani) in quel di Malindi, Kenia. Ma è inevitabile che Risi parli ancora dei film passati: di *Mery sempre* e di *Ragazzi fuori*. E soprattutto degli adolescenti palermitani che di quei due film sono stati protagonisti. «Roberto Mariano è morto in un incidente aereo. Marco Crisafulli è morto in mare, facendo il bagno. Francesco Benigno, l'unico che era riuscito ad avere altri ingaggi nel cinema, è agli arresti domiciliari per possesso di marijuana. Sembra che ci sia una maledizione, ma io non voglio crederci. Ho dato a quei ragazzi una speranza, ma non li ho mai illusi. Gli ho sempre detto che sarebbero finiti come il bambino di *Ladri di biciclette*, nessuno li avrebbe più chiamati per fare altri film. Loro l'hanno capito. Il problema è che non hanno alternative. Non trovano altri lavori. Vivono in una città come Palermo dove la violenza è legge. E poi non dovrei essere indignato con questo paese?»



Due autori defilati sbarcano al Lido
Speranze (e certezze) della vigilia

Carpi e Greco Finalmente il Leone è tutto per loro

ELEONORA MARTELLI

■ ROMA. Un cinema raffinato e colto, spesso molto apprezzato dalla critica, ma rimasto per lunghi anni un po' in disparte rispetto al grande pubblico. È questo un tratto comune dell'opera di Fabio Carpi ed Emidio Greco, che, assieme a Marco Risi, quest'anno corrono per i colori italiani alla Mostra del cinema di Venezia. Poco conosciuti alla grande platea cinematografica, entrambi hanno una carriera alle spalle che inizia molto prima che la «nouvelle vague» dei giovani registi cominciasse a far parlare nuovamente del cinema «made in Italy».

Che cosa significa per un autore non più giovane, rimasto sempre un po' appartato, trovarsi sotto i riflettori di una ribalta internazionale e affrontare il più esplicito dei giudizi, quello della giuria di un concorso cinematografico?

Fabio Carpi, 66 anni, milanese, in gara con il film *L'amore necessario*, non dimostra

una particolare emozione anche perché, racconta, non è la prima volta che approda al prestigioso Lido. «Sono stato a Venezia già due volte come sceneggiatore - spiega Carpi - La prima nel 1954, se non ricordo male, con un film brasiliano, *Sinha moça* (che significa "Ragazza signorina"), un film sull'abolizione della schiavitù, che vinse il Leone di bronzo. Sono tornato a Venezia nel 1968, con la sceneggiatura del *Diario di una schizofrenica*, diretto da Nelo Risi. Nel '73, infine, quando fui invitato con un film interamente mio, *Corpo d'amore*, mi rifiutai di andare (come fecero anche Ferreri e Bellocchio) e partecipai invece al primo controfestival degli autori, le Giornate del cinema italiano, che si teneva a Venezia città».

Ma l'esperienza di Carpi in fatto di vetrine festivaliere non si esaurisce qui. «Nel '74 - continua - presentai il mio secondo film *L'età della pace* alla



L'UNITÀ 3 AGOSTO '91

«Semaine de la critique» di Cannes». Nessuna aspettativa, nessuna emozione, nessuna curiosità, dunque? «No, certo. Sono molto contento, anche perché è la prima volta che vado a Venezia Lido con un film scritto e diretto da me. Inoltre, sono contento di andare in una Venezia rinnovata, anche se lo è ormai da parecchi anni». E per quanto riguarda gli effetti che la pubblicità della Mostra avrà sulla distribuzione del film? «Il film ha già un'ottima distribuzione, la Titanus, che dovrebbe lavorare meglio di quelle, discutibili e deboli, dei miei film passati. Per il resto non mi aspetto niente. So di andare in concorso con altri

film italiani e tantissimi stranieri». Una grande curiosità, invece, anima l'attesa di Emidio Greco, 52 anni, pugliese, anche lui, tuttavia, non al primo confronto con un festival internazionale. «Sono stato a Cannes, alla "Quinzaine des réalisateurs" nel '74 con il mio film di debutto *L'invenzione di Morel*, nell'82 a Venezia con *Ehrendgard* tratto dal romanzo di Karen Blixen e nell'84 con *Un caso di incoscienza*. Certo, ora che il mio *Una storia semplice* dall'omonimo romanzo di Leonardo Sciascia è in concorso - spiega Greco - la differenza è forte, perché avrò tutti gli occhi addosso. Non che la situazione dei festival sia una

novità assoluta, ma certo è una novità essere giudicato così in prima battuta. Il sentimento prevalente è quello della curiosità. Una curiosità doppia: per la reazione della critica, anzitutto. E per quella del pubblico, dato che sono in molti ad aver letto il libro. Il film resta sostanzialmente fedele al testo, anche se ad un certo punto c'è una sorta di torsione del racconto originale».

E Greco cosa si aspetta da Venezia? «Se avessi un'aspettativa - ammette il regista - sarebbe segreta, non la renderei pubblica. Non riesco comunque ad anticipare niente. Può succedere tutto ed il contrario di tutto».

Dopo «Grido di pietra» ha già fatto altri due film. Ecco come li racconta

Herzog giramondo Dalla Patagonia all'India dei maraggià

DAL NOSTRO INVIATO

DARIO FORMISANO

■ GIFFONI VALLE PIANA. «No, non penso a Venezia. Se vorranno il mio film sarò felice di accompagnarlo, ma settembre è lontano». Imperturbabile come da copione, affabilissimo come le cronache dei suoi set difficilmente lascerebbero credere, Werner Herzog, il grande bavarese del cinema tedesco, è a Giffoni Valle Piana, ospite del ventunesimo Film Festival. Poco a che spartire con il cinema per ragazzi, si penserebbe, e invece le cose non stanno così. Se non vuole parlare di *Grido di pietra*, il suo film in concorso alla prossima Mostra del cinema di Venezia, c'è infatti un motivo: «Sono qui a Giffoni per selezionare una decina di film, e portarli ad una manifestazione analoga che si svolgerà a Vienna in autunno e nella quale sono personalmente coinvolto».

C'è anche un altro motivo per il quale *Grido di pietra* non è in cima ai pensieri dell'imprevedibile Herzog. Certo,

quella consumata sulle vette del Cerro Torre, a tremila metri d'altezza, nella lontana Patagonia, deve essere stata un'avventura difficile ed esaltante. Cime di ghiaccio, alpinisti veri (come il coprotagonista Stefan Glowacz, campione di *free climbing*) accanto ad attori professionisti come Vittorio Mezzogiorno che non hanno paura di dichiarare che la montagna non è proprio il loro elemento preferito. Il film in ogni caso adesso è finito, pronto per l'avventura lagunare che non può spaventare Herzog, reduce oltretutto dal buon successo dello scorso anno quando presentò *Echi da un regno oscuro*, inquietante documentario sul regime antropofago e dittatoriale di sua maestà Bokassa. Più che altro Herzog è preso dal suo ultimo film «che non è *Grido di pietra* come voi credete, ma un'altra storia che ho appena finito di girare in India e che uscirà sugli schermi prima del prossimo Natale». Dalla Patagonia alle

Indie il passo non deve essere stato breve. I dettagli sulla nuova avventura sono però pochissimi. «Si tratta - dice il regista - di una storia con maghi, sciamani, incantatori di serpenti. Senza un protagonista vero e proprio ma duemila circa tra personaggi principali, secondari, comparse. Tutto ha a che fare con la magia, l'eccentricità». Questo è il massimo di trama che è disposto a raccontare. La produzione è austriaca, «non è un documentario ma un po' gli assomiglia», dura novanta minuti. Il titolo lo pronuncia in fretta e una volta soltanto: *L'eccentrico teatro privato del maraja Juivapal* (ma sul nome proprio del maraja non giureremmo). Comunque anche il maraja dev'essere in qualche modo acqua passata: «Da qualche giorno ho cominciato in Gran Bretagna un altro film - dichiara *en passant* - ma siamo solo alle prime fasi della preparazione». Del primo come del secondo film «inutile aggiungere altro. È bello parlare delle cose dopo averle viste insieme».

Di *Grido di pietra* in ogni caso possiamo ancora dirvi che ha per interprete femminile l'attrice Mathilda May. Che è una storia d'alpinismo, nata da un'idea di Reinhold Messner che in un primo tempo avrebbe dovuto esserne anche l'interprete, ma anche una storia d'amore. Meglio, di una sfida impossibile tra due alpinisti iniziata per amore di una donna. Il set nella lontana Patagonia questa volta non ha strascichi. «Io arrogante con i miei attori? Smettiamola, è una leggenda alimentata dai giornali. Tutto è nato da Klaus Kinski che è un amico ma anche una personalità molto particolare, l'unico col quale c'è stato qualche dissidio». Saranno l'aria mite del pomeriggio giffonese, gli occhi chiari e buoni del regista dei pur brutali *Aguirre e Fitzcarraldo*, ma noi gli crediamo. Basta guardare il suo balzo, quando intravisto da lontano Vittorio Mezzogiorno, interrompe la conferenza stampa per correre a salutarlo. E l'abbraccio sincero che l'attore gli contraccambia.

L'UNITÀ 3 AGOSTO 91

Venditti canta Berlinguer e spunta la lacrima

Il cantautore presenta con Veltroni
il suo ultimo disco
Grande accoglienza e commozione
per la canzone «Dolce Enrico»
E poi una carrellata di successi

DALLA NOSTRA REDAZIONE

SERGIO VENTURA

■ BOLOGNA. Piace, il «ragazzaccio di borgata». Eccome. Anche senza il conforto dei canonici cinquantamila watt al seguito. Per creare il feeling, l'intesa con la gente, gli bastano un pianoforte e quattro chiacchiere in libertà. Antonello Venditti, professione cantautore, solita «mise», eccezione fatta per il cappellaccio a falde moscie stavolta lasciato a casa, si presenta un pò in ritardo («scusate ma Veltroni stava davvero poco bene»), fasciato in un paio di jeans lisi buoni per suo figlio, scarpette da tennis bianche, camicia negligè e immancabili occhiali fotocromatici. Preziose, le lenti. Spe-

cialmente quando, dopo mezz'oretta di riscaldamento, le note registrate di «Dolce Enrico», la canzone dedicata all'indimenticabile segretario del Pci, toccano le corde dei sentimenti, suoi e delle migliaia di persone accalate sotto la Tenda Rossa del Festival. Un dito sulle labbra a ricacciare in gola lacrime ribelli che altri, invece, lasciano scorrere liberamente. E grazie agli occhiali fumè che un pò, ma non troppo, lo proteggono. Un gran ritorno il suo, denso di dichiarazioni solidali, perfino affettuose. «Sono sempre stato vicino al Pci e oggi al Pds, il mio partito». Parole che contano, specie per lui che, all'amico Veltroni e ai tantissimi fans, ricorda di essersi sempre sentito «fuori onda». Sfilano ricordi di composizioni fuori tempo: «Lilly», scritta quando non si parlava di droga; «A Cristo», e pareva chiudessi il discorso con i cattolici; e poi «Compagno di scuola», «Modena» omaggio al Partito comunista italiano. Non sapevo se stavo indietro o davanti, ma non ero mai in sintonia perfetta». Quella sintonia Venditti l'ha trovata proprio qui a Bologna, dove il calore dell'accoglienza, il rapporto con i militanti e i simpatizzanti del Pds, servono a ricucire

strappi e incomprensioni del passato. «Accesso mi pare di ritrovarmi tra gente che la pensa come me», dice l'artista sgranando un sorriso a piena dentatura. E il dirigente «rigoroso e inflessibile», Walter Veltroni, svela due piccoli episodi che testimoniano la compiuta marcia di avvicinamento. «Antonello mi ha telefonato due volte, di recente. La prima fu la sera della svolta. In quei giorni politicamente difficili anche il suo sostegno fu motivo di conforto per una scelta, quella di trasformarci in Pds, che facemmo per salvare il patrimonio di valori nei quali credevamo e crediamo. La seconda, a metà luglio, è stata per farmi ascoltare due canzoni del nuovo disco...». Quelle due canzoni, «Noi» e, appunto, «Dolce Enrico», riempiono la notte di struggimenti e qualche sferzata d'orgoglio: «Noi vecchie querce, noi vecchi eroi, abbiamo il coraggio di essere ancora noi...». «In un mondo segnato dall'affermazione degli Sgarbi - osserva Veltroni - aver fatto una canzone su Berlinguer è una straordinaria dimostrazione di impegno. All'impegno culturale e politico di cui l'Italia ha più che mai bisogno, ecco il messaggio per migliaia di giovani, si può giungere anche attraverso la musica...».

E la musica, non solo le parole, si prende lo spazio che le spetta premuta dall'entusiasmo della folla. Pigia deciso sui tasti del pianoforte, l'Antonello, e rispolvera «Le cose della vita», un motivo che «mi sembra d'aver scritto ieri». Eh, sì, lo si può ben capire, con quel passaggio che è l'ennesimo credito concesso alla speranza: «...e se ho sbagliato a viverla, per me non è finita...». Del resto il cantautore non si smentisce. «Enrico Berlinguer mi ha insegnato a non mollare mai. Per fare qualcosa, per ot-

tenere giustizia in una Italia ancora piena di misteri, da Ustica alla strage della stazione di Bologna, non posso aspettare di essere morto». Applaudivo, il popolo stipato e senza età. «Ci vorrebbe un amico», invoca Venditti, poi trascina tutti «Sotto il segno dei pesci». E i patiti di «Roma capoccia»? Come non accontentarli. Nella sera del suo trionfo bolognese si chiude con un inno alla città eterna, «Grazie Roma», e un impegnativo atto di riconoscenza: «Vi prometto un grande concerto a Bologna, mi sa che mancavo da troppi anni. Quando si dice il feeling...



Ustica, ordinate nuove perizie sui «nastri» dei centri radar

I colloqui telefonici fra i centri radar di Ciampino, Marsala e Palermo, tutti registrati, potrebbero nascondere altri preziosi elementi su ciò che provocò l'inabissamento del Dc9 dell'Itavia il 27 giugno 1980. Si tratta di sei nastri che furono sequestrati all'indomani della sciagura dai magistrati Santacroce e Guarino. Per 11 anni essi non sono stati trascritti e tradotti (i colloqui fra centri radar erano in inglese) interamente. I nuovi magistrati intervenuti nell'inchiesta, Priore, Salvi e Roselli - ascoltata, sembra, qualche frase significativa - hanno deciso di procedere adesso alla perizia completa delle dodici ore di colloqui svoltesi quella notte.

Depositate le 700 pagine di registrazioni tra i centri radar attivati dopo la strage. Gli Stati Uniti negarono ogni coinvolgimento ma i controllori sapevano della loro presenza

Immediatamente dopo l'abbattimento del Dc9 furono manomessi i tracciati di Marsala? Cossiga promette: «Chiederemo agli alleati» Fuga di notizie, perquisita sede dell'Ansa

Ustica, tutti videro navi e aerei Usa

Dai nastri altre conferme sulla presenza di caccia americani

Già la sera della strage di Ustica, gli americani negarono che i loro aerei fossero in volo, nonostante i controllori italiani sostenessero di averli visti. Non solo: una conversazione telefonica fa pensare che i dati del radar di Marsala furono «distorti» nelle ore successive alla tragedia. Tutte novità contenute nelle 700 pagine con le «sbobinature» delle telefonate intercorse quel giorno tra i centri radar.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. La presenza degli americani era stata notata da molti operatori del controllo aereo italiano. E immediatamente si era pensato che la scomparsa del Dc 9 dell'Itavia e l'intenso traffico di caccia statunitensi potessero essere messi in relazione. Ma gli Stati Uniti hanno sempre negato. Anzi: dalla lettura del testo di altre conversazioni telefoniche intercorse in quelle drammatiche ore del 27 giugno 1980, si può capire che gli Usa fin dalle primissime ore negarono l'evidenza. Un atteggiamento che è continuato per tutti questi anni e anche venerdì sera, nonostante prove ormai schiaccianti, c'è stata l'ennesima, rituale smentita. Ma adesso i testi delle telefonate costituiscono elementi che non potranno essere ignorati.

Significativa, ad esempio, è

una conversazione delle 21,45 ora zulu (23,45) dalla quale, nonostante risulti incomprensibile in molte parti, si capisce che la «pista Usa» si era affacciata immediatamente: «Ha detto il generale di informarsi con Weststar se c'è»; «Ho capito, portaerei americana, traffico americano»; «Sì perché... lui dice: non è che c'è stato qualche americano che si sia scontrato con l'Itavia?»; «Lui mi ha detto: ho chiamato Weststar, sia portaerei che traffico di altra natura americano non ci sta. Dice, i radar nostri non hanno visto»; «Eh no, perché la Riv di Roma li ha visti»; «Non so a chi rivolgermi io»; «Eh, non lo ha detto di provare un'altra volta con quello là»; «C'è stato un velivolo americano che ha decollato da...c'è un velivolo americano che è decollato da Catania ma dopo...»; «Vogliam-

mo chiedere a Signonella se dicono se ci sia qualche altra cosa?»; «Sì sì». Anche in un'altra telefonata tra un controllore e il capitano Trombetta si parla con chiarezza di una nave americana. Le parole, anche in questo caso, sono più significative di molti commenti: «Cos'è questa notizia dell'affare là, della nave americana?»; «Ma qui se... stava parlando il capo controllore che lì ci doveva essere la portaerei»; «potreste andare più a fondo a questa notizia che qui non ne sanno niente?»; «Adesso guarda l'unico modo per poterlo fare è chiamare l'ambasciata e lo sta facendo il capo controllore... senti tu tramite i canali della Difesa?»; «Sì»; «Non puoi interessare Bagnoli?»; «mò vediamo».

Traffico intenso, portaerei, aerei decollati da Catania e Signonella; dalle registrazioni emerge quanto basta perché le autorità italiane comincino a chiedere con forza al loro alleato atlantico tutto quanto le rigide regole della sovranità limitata cui è stata sottoposta l'Italia hanno sempre impedito di chiedere: la verità su una delle tragedie più gravi del dopoguerra nella quale sono morte 81 persone, colpevoli unicamente di essere capitate nel mezzo di quello che ogni giorno di più sembra un conflitto aereo tra «caccia» statuni-

tensi e altri velivoli, forse libici, ancora non identificati con chiarezza. Cossiga ha fatto sapere di essersi messo in contatto con Andreotti perché sia compiuto «ogni passo necessario». Dopo queste gravissime rivelazioni molti inquirenti si stanno chiedendo se non sia il caso di rileggere in chiave atlantica molti degli episodi oscuri che non hanno ancora una risposta, come le stragi e il terrorismo, compreso quello rosso.

Ma, oltre alla presenza degli aerei americani, il contenuto di altre conversazioni fa ipotizzare che la grande macchina del depistaggio si fosse messa in moto quasi contemporaneamente all'abbattimento del Dc 9. In questa ottica gli esperti hanno «tradotto» il testo di una telefonata avvenuta alcune ore dopo la strage tra Marsala e Martina Franca. Il capitano Patronigriffi, di Martina Franca, si era immediatamente accorto che i dati di Marsala non erano chiari. «C'è un punto che fa un salto da canguro cge è impossibile crederci»; «Comunque - aveva risposto il maresciallo Acampora di Marsala - quelle sono state copiate integralmente dal Path... posso ricontrattare... può darsi che abbiano sbagliato». Invece non c'era stato alcuno sbaglio, erano i dati ad essere distorti, tant'è che chiudendo la conversazio-

ne il maresciallo aveva detto: «un po' di casino, eh?»; «Eh, lo so» avevano risposto da Martina Franca.

Infine è stata ritrovata la registrazione di una telefonata abbastanza particolare, ancora oggetto di accertamenti, che potrebbe far pensare ad una correlazione tra il Dc 9 di Ustica e il mig libico ritrovato dalla Sila. Infatti quattro ore dopo la tragedia un operatore di Crotone, Malfa, telefonò a Martina Franca per chiedere notizie dell'aereo Itavia. «Il capitano dei carabinieri di Crotone mi ha chiesto informazioni di un incidente a un Dc 9» aveva detto al suo interlocutore. Una circostanza singolare, anche perché Crotone non era direttamente interessata alle ricerche del relitto. I carabinieri di Crotone, però, furono quelli che intervennero alcuni giorni dopo, al momento del ritrovamento del mig libico. Come mai quella sera erano stati allertati? Un'altra pista che gli inquirenti dovranno seguire. Per il momento l'unica conseguenza alle rivelazioni dei nastri è un'indagine aperta dalla procura di Roma sulla «fuga di notizie» che ha consentito ai giornali di anticipare l'inquietante contenuto delle conversazioni telefoniche. Ieri la digos ha perquisito la sede dell'Ansa.

L'UNITÀ
DOMENICA 6 OTTOBRE 1981

Sovranità limitata sul mistero di Ustica

Da qualche giorno continuano a trapelare notizie, addirittura verbali di conversazioni registrate, che indicano una presenza di aerei e forse di una portaerei americani nella zona di Ustica, nel giorno dell'abbattimento del Dc9 dell'Itavia. Naturalmente non è stata dimostrata la responsabilità americana dell'incidente, anche se le nuove informazioni richiamano alla memoria lo sfogo di un nostro capo di stato maggiore che, a suo tempo, esasperato dalle domande dei giornalisti, affermò che «noi (italiani) siamo soltanto testimoni».

Saremmo, o meglio saremmo, dei bugiardi di seconda mano: è, infatti, sicuro che un numero impressionante di persone, a diversi livelli gerarchici, sono state via via smentite dal progredire delle indagini. Nessuno più dà credito alle spiegazioni ufficiali secondo cui l'incidente sarebbe accaduto per un «cedimento strutturale» o per una esplosione interna al velivolo. Nello stesso modo i verbali ormai di pubblica ragione sbugiardano il sottosegretario alla Difesa

americano, William Taft IV, che, il 24 gennaio 1989, aveva scritto all'allora ambasciatore d'Italia a Washington, Rinaldo Petrignani: «Non c'erano velivoli o navi americane né in quella zona, né in zone circostanti». Conclude Giuliano Zincone in un editoriale del *Corriere della Sera* (5 ottobre 1991): «Così, accanto ai lutti, accanto allo spettacolo perenne del segreto dell'impunità, si fanno spazio le ipotesi più umilianti. E la peggiore fra tutte è quella che descrive la nostra classe dirigente come succube di una superpotenza, fino a vendere brandelli di sovranità nazionale, di giustizia e di onestà, pur di coprire un micidiale sbaglio dell'alleato».

Da parte nostra possiamo osservare che non vi sarebbe da stupirsi, a questo proposito. Una legge non scritta della guerra fredda, almeno come è stata praticata in Italia, con ogni probabilità esigeva anche queste forme di omertà da parte dell'alleato minore. Nel caso specificamente italiano vi sono decine di episodi che dimostrano l'incapacità

delle nostre autorità di salvaguardare l'interesse e la dignità nazionale quando entravano in conflitto con la ragion di Stato dell'Alleanza atlantica o la semplice volontà del nostro maggiore alleato. Ci volle l'incidente di Sigonella, in cui la «Delta force» tentò d'impossessarsi sul suolo italiano dei responsabili del dirottamento dell'«Achille Lauro», perché il governo italiano, presieduto da Bettino Craxi, si ribellasse a questa condizione umiliante. La ragione di questa peculiarità italiana (perché un simile comportamento americano sarebbe stato impensabile ad esempio in territorio francese) era molto semplice. Autorità di governo che per anni avevano avuto bisogno del sostegno politico ed economico americano per salvaguardare il proprio potere interno non potevano che comportarsi di conseguenza. Il regime di so-

GIAN GIACOMO MIGONE

vrano limitata, particolarmente pesante nel settore della sicurezza, è stata una caratteristica fondante del regime democristiano che non sentiva nemmeno ai propri alleati di governo una piena conoscenza dei rapporti segreti che intercorrevano con Washington (lo hanno dimostrato le testimonianze di Giovanni Spadolini e di Bettino Craxi a proposito di Gladio). Ancora oggi sono i servizi segreti, non si sa in che modo controllati dai loro omologhi americani, a condizionare l'autorità politica responsabile della sicurezza nazionale, piuttosto che il contrario, mediante la concessione del nulla osta riguardanti la sicurezza di Stato.

Le verità che stanno faticosamente emergendo a proposito di Ustica sono la dimostrazione che, anche in questo campo, qualche cosa sta

cambiando. La caduta del muro di Berlino e l'irreversibilità della crisi del comunismo sovietico eliminano alla radice ogni possibile giustificazione di una sovranità limitata in Occidente. Nessuno può più sostenere che la sicurezza nazionale, in quanto parte integrante di un supremo interesse occidentale, esiga quei meccanismi istituzionali occulti, quel regime di segretezza che hanno caratterizzato la storia del nostro paese per quasi mezzo secolo. Sono solo gli interessi di un regime politico interno a impedire che si faccia luce su tanti misteri del passato, a cominciare da quello di Ustica. Se il Congresso o la magistratura americana aprissero un'inchiesta a questo proposito siamo convinti che ne deriverebbe un fondamentale contributo alla ricerca della verità. A questo proposito è apprezzabile la nuova disponibilità (la cui natura ed entità sono naturalmente da verificare) espressa dall'ambasciatore americano a Roma, Peter Secchia. Gli orientamenti di giornali come

il *Corriere della Sera* e di uomini politici come il senatore Gualtieri (che appartiene ad un partito non sospetto di sentimenti antiamericani o antiatlantici) sono la riprova che, anche su questo fronte, il regime democristiano comincia a scricchiolare. Da parte nostra siamo convinti che, al di là di queste considerazioni, più di ogni altra cosa giovi la pura e semplice ricerca della verità, senza preconcetti, con il pieno sostegno a chi, come il senatore Gualtieri, intende promuovere le condizioni e i mezzi perché ciò avvenga, attraverso il pieno esercizio dei poteri della commissione Stragi da lui presieduta. E se, quasi per una nemesi storica, fossero convocati tutti i responsabili politici, in carica durante questa decennale operazione di occultamento, e debitamente interrogati sotto l'obiettivo delle telecamere, proprio come avviene negli Stati Uniti d'America? Sarebbe un modo per dare inizio alla riforma delle istituzioni, senza attendere la prossima legislatura.

Migone 7.10.91

Nel mirino dei giudici sarebbe finito il comandante di Martinafranca. L'accusa parla di due reati: favoreggiamento e falsa testimonianza.

Si indaga sui militari che sapevano e che durante l'interrogatorio negarono di essersi accorti che c'era stata una battaglia aerea.

Ustica, un generale sott'inchiesta

Emessi dal magistrato altri dieci avvisi di reato

Anche un generale nel mirino dei giudici che indagano sul disastro di Ustica. Si tratterebbe di Romolo Mangani, comandante del Terzo Roc di Martinafranca. Secondo il Tg1 avrebbe ricevuto l'avviso di garanzia per favoreggiamento e falsa testimonianza. Indagati per lo stesso reato anche altri nove militari. Si ripropone il tema del grande depistaggio per ostacolare una verità atlantica «inammissibile».

ANTONIO CIPRIANI

■ ROMA. Videro ciò che accadeva sul cielo di Ustica. Capirono che sui loro radar comparivano i segni inequivocabili di una battaglia aerea. E si attivarono; lo prova un giro di affannose telefonate tra i centri radar di Licola, Marsala, Martinafranca. Poi quei militari, davanti ai magistrati, hanno dimenticato tutto ciò che avevano vissuto la sera drammatica del 27 giugno 1980. I radar - ufficialmente - non avevano registrato quasi niente, e loro, militari semplici, sottufficiali, ufficiali e comandanti delle basi, confermarono quell'assenza di informazioni.

Così, quando dai nastri delle registrazioni telefoniche intercorse è saltata fuori la verità, con l'allarme di quelle ore e la consapevolezza che gli americani fossero presenti in quella zona, tutte le dichiarazioni rese a verbale dai militari si sono tradotte, immediatamente, in false testimonianze.

Sì, perché quegli stessi uff-

ciali che avevano dichiarato l'assoluta normalità di quella sera di undici anni fa, erano gli stessi che al telefono si affannavano per cercare di contattare l'ambasciata americana, che avevano attivato il ministero della Difesa e s'interrogavano su strane presenze di forze, usa in cielo e in mare.

Così il giudice Rosario Priore, affiancato dai pubblici ministeri Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, ha deciso di indagare sui reati di favoreggiamento e falsa testimonianza. Secondo indiscrezioni trapelate dal palazzo di giustizia sarebbero state emessi altri dieci avvisi di garanzia: sia per la vicenda del Mig 23 libico caduto a Castelsilano in Calabria, che per l'abbattimento del Dc9 dell'Itavia. I magistrati non hanno voluto confermare alcuna notizia trapelata nella giornata di ieri, neanche quando il Tg1 ha fatto i nomi degli ufficiali che circolavano con maggiore insistenza.

Tra quelli che secondo il Tg1 avrebbero ricevuto l'avviso di garanzia ci sarebbe anche un generale, Romolo Mangani, comandante del terzo Roc di Martinafranca. Poi durante il telegiornale sono stati fatti anche gli altri tre nomi: quello del capitano Patroni Griffi e del tenente Marzulli, controllori a Martinafranca e il maresciallo Di Mico, controllore del radar di Licola. Oltre a questi ci sarebbe la comunicazione giudiziaria per il maggiore Vincenzo Inzolia che comandava la compagnia dei carabinieri di Crotone all'epoca dell'abbattimento del Dc9 e della caduta del Mig23. Inzolia, senza un motivo apparente, attraverso il maresciallo Malfa dell'aeroporto di Crotone, contattò il Terzo Roc aeronautico di Martinafranca. Un comportamento strano. Poi lo stesso Inzolia sarà mandato dal colonnello Angelo Livi, recentemente interrogato, ad ispezionare la zona dove cadde il Mig libico il 18 luglio del 1980. E sempre Inzolia incontrò i due periti medici, Zurlo e Dardanelli, che retrodatarono la morte del pilota libico, nonostante le insistenze dei vertici militari italiani.

Ci sono anche altri protagonisti, intorno alla storia di Inzolia, che sono finiti nel mirino dei giudici. Per esempio il misterioso colonnello medico venuto da Roma, Simini. E in tut-

ta la vicenda appare l'ombra del capo del Sios aeronautico, Zeno Tascio, le cui attività sia in occasione della vicenda dell'abbattimento del Dc 9 e delle successive «operazioni» sui nastri dei radar, oltre che sul Mig 23, sono analizzate con attenzione dai giudici.

Tanti militari, qualcuno anche di vertice, dovranno ora spiegare ai magistrati, alla luce di una imputazione, perché dopo l'abbattimento del Dc9 depistarono le indagini. Quale verità nascondessero le loro attività per ostacolare la verità. Ma è chiaro che si tratta di una manovra studiata ad altri livelli, spiegabile politicamente con la storica limitazione di sovranità di cui soffre l'Italia dal dopoguerra. La decisione di ostacolare la verità e il corso della giustizia fu, evidentemente, presa in ambito politico.

Omissioni e depistaggi di ufficiali e sottufficiali servirono a coprire responsabilità eccellenti. Così eccellenti che, di fronte a 81 morti, le istituzioni italiane hanno fatto quadrato per non impedire che la gente sapesse da che parte erano i killer.

Intervista allo sceneggiatore del film «Muro di gomma»

«Scopriamo che la realtà sta superando la fantasia»

«Mai come in questo caso la realtà sta andando al di là della fantasia». È il commento di Stefano Rulli, uno degli sceneggiatori di *Il muro di gomma*, il film di Marco Risi presentato alla Mostra di Venezia, alle ultime rivelazioni sulla tragedia di Ustica. «Abbiamo fatto un film sul silenzio delle istituzioni, per non dimenticare, ma vorremmo che finalmente i responsabili di quelle ottantuno vittime avessero un volto».

MAURIZIO FORTUNA

ROMA. Il 27 giugno 1980, alle ore 20,59, il Dc9-I-Tigi della Itavia, decollato da Bologna per Palermo con due ore di ritardo, scompare dagli schermi radar di Roma-Ciampino. Il 12 settembre 1991, undici anni dopo, al Festival cinematografico di Venezia viene presentato *Il muro di gomma*. Regista è Marco Risi, sceneggiatori Stefano Rulli, Sandro Petraglia e Andrea Purgatori, giornalista del *Corriere della sera*. Andrea Purgatori è anche, in qualche modo, protagonista del film, visto che la trama gira attorno alla testardaggine di un giorna-

lista che non si rassegna alle «verità ufficiali» sulla tragedia di Ustica.

Il muro di gomma è un film che fa discutere, e, fra le produzioni italiane, è quella che ha i maggiori riscontri al botteghino. Un successo economico che è anche il successo di chi non si è rassegnato a dieci anni di menzogne, depistaggi e tentativi di insabbiamento. Le rivelazioni di questi giorni hanno aperto nuovi squarci nel «muro di gomma» costruito attorno alla tragedia, e la realtà, come spesso accade, sembra andare al di là della fanta-

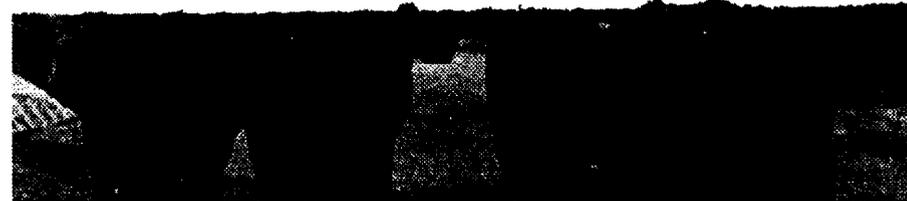
sia degli sceneggiatori. Ma è proprio così? Ne parliamo con Stefano Rulli, uno degli sceneggiatori del film.

Siete stati colti di sorpresa dalle ultime notizie, dal (quasi certo) coinvolgimento americano nell'abbattimento del Dc9?

Non completamente. Nel senso che già quando cominciammo ad esaminare i materiali per la sceneggiatura ci accorgemmo che non poteva essere l'atto di uno squilibrato. Era chiaro che si trattava di un'azione militare. Ma abbiamo comunque cercato di evitare le interpretazioni personali. Abbiamo semplicemente esposto i fatti e ci siamo chiesti perché nessuno avesse cercato la verità.

E il Mig libico precipitato sulla Sila? quale ruolo ha avuto nella tragedia di Ustica?

Io posso fare solo delle congetture, immaginare che ci sia stata una vera e propria battaglia



Carlo Salani e il regista Marco Risi sul set del film «Il muro di gomma»

aerea. Quello che invece so con certezza è che le autorità italiane hanno fatto di tutto per evitare di indagare. Il Mig è stato restituito al mittente (la Libia) compreso di scatola nera. Non solo: per convincere i periti medici che esaminarono il cadavere a non retrodatare la data del decesso del pilota del Mig al 27 giugno (la data di Ustica), giunse da Roma un colonnello dell'Aeronautica. Quando Purgatori arrivò a Crotone per trovare le prove di quel viaggio, gli dissero che in un incendio alla torre di controllo erano andati distrutti tutti i documenti. Ma non basta: pochi giorni prima di essere interrogato dalla Commissione stragi, uno dei due periti fu «misteriosamente» pestato a sangue. Tutte coincidenze? Chissà? Possibile che nessuno si sia chiesto dove stava andando il Mig? Si è detto (anche in Commissione stragi) che l'aereo libico era decollato da una pista utilizzata dai servizi segreti italiani. Sono indizi clamorosi che nessuno ha mai

voluto prendere in considerazione.

Nel film di queste «coincidenze» non si parla. È una scelta voluta per rendere più agevole il racconto?

Quando Marco Risi ci propose di scrivere la sceneggiatura, di Ustica non si parlava più. Fare il film significava fare in modo che se ne parlasse ancora. Ma proprio in quei giorni il caso riesplse e il senso del film si è modificato man mano che le cose accadevano. Era difficilissimo filtrare il materiale, rischiavamo di disorientare gli spettatori. Allora abbiamo scelto di fare un film sul silenzio delle istituzioni, sul «muro di gomma» insomma.

Si è fatta un'idea precisa su cosa sia successo veramente quella sera sul cielo di Ustica?

Restano da capire le dinamiche reali, ma credo che il senso complessivo della cosa sia ormai abbastanza chiaro. Si è parlato di servizi segreti stranieri che volevano colpire l'aer-

reo su cui volava Gheddafi, credo che non si sia molto lontani dal vero.

«Il muro di gomma» va molto bene al botteghino, è il film italiano che attualmente incassa di più. Crede che sia la voglia di verità a spingere la gente al cinema?

Io spero innanzitutto che sia perché si tratta di un buon film. Comunque noi abbiamo cercato di tessere un filo che aiuti a rivivere l'emozione e il senso della tragedia, che aiuti a non dimenticare che dietro gli indizi, le «coincidenze», i tracciati radar, le registrazioni, le menzogne ci sono i nomi delle ottantuno vittime del Dc9 Itavia. Non dimenticare, questo è importante.

Di tutti i misteri italiani Ustica è forse quello per cui la verità è più vicina. Si arriverà a fare piena luce?

Io sono ottimista. Tanti più anni passano, tanto è più difficile trovare la verità, ma stavolta credo proprio che ci si possa arrivare.

Munita 8/10/91

9.10.91



Il magistrato Rosario Priore

Ustica Gualtieri: «I militari depistarono»

ANTONIO CIPRIANI

■ ROMA. «Hanno mentito tutti i militari in servizio nell'anno di Ustica e che hanno dato risposte che oggi vengono individuate come non vere o reticenti». Il presidente della commissione Stragi, Libero Gualtieri, è lapidario. E al Tg3 ha dichiarato: «Il problema riguarderà anche i magistrati della prima generazione». Insomma, Gualtieri prevede altri avvisi di reato per falsa testimonianza e indica al Csm «la stranezza del comportamento dei primi magistrati», Giorgio Santacroce e Vittorio Bucarelli. Le dichiarazioni sono state rilasciate il giorno prima della ripresa delle audizioni a San Macuto. Deporranno anche i ministri? «Penso che verranno spontaneamente», ha aggiunto Gualtieri. «È auspicabile che gli esponenti Dc - ha dichiarato Francesco Macis, capogruppo del Pds in commissione - dimostrino alla commissione di essersi comportati nella vicenda di Ustica con la dignità necessaria a chi ricopre incarichi di governo».

Sulla fase che sta attraversando l'inchiesta è intervenuto anche Aldo Tortorella, del Pds, con una lucida analisi della situazione: «Stanno emergendo - dice Tortorella - nuove menzogne raccontate sulla strage di Ustica da ufficiali delle forze armate e da dirigenti dei servizi. Non è pensabile che abbiano agito di propria iniziativa. Il problema vero è quello di vedere quali ordini, interni o internazionali, abbiano determinato questo cumulo di ignobili falsità». Insomma si tratta di andare a vedere che cosa è accaduto nell'ambito della sovranità limitata. Sarà possibile ottenere risposte utili per le inchieste dagli americani? «Di Ustica non so nulla», ha dichiarato ieri l'ex ambasciatore usa a Roma, Robert Gardner che ha aggiunto: «Un ambasciatore non controlla le forze armate del suo paese in una nazione straniera». «In otto anni che sono stato a Roma nessuno mi ha chiesto nulla», ha aggiunto Maxwell Rabb. Forse qualche cosa potrebbe sapere l'uomo che a Roma, in quel periodo, era il chief of station della Cia, Duane R. Clarridge, enigmatico personaggio che gestì la «frontiera italiana» negli anni della crisi libica, di Ustica, della strage di Bologna e dell'attentato al Papa. Quattro episodi chiave che continuano a rappresentare altrettanti misteri irrisolti per la giustizia italiana.

Sul complotto americano, diretto però contro Gheddafi, è tornato a parlare ieri, in un'intervista all'*Agi*, l'ambasciatore di Tripoli a Roma, Abdul Rahman Shalgam: «Furono gli americani a colpire l'aereo civile. - ha dichiarato - Ma ogni volta che si accenna a questa possibilità salta fuori la vicenda del Mig caduto sulla Sila. hanno cercato di uccidere Gheddafi e vogliono anche dare la colpa a noi». Poi l'ambasciatore ha aggiunto che il leader libico stava volando verso la Polonia e che, all'improvviso il jet sul quale volava, tornò a Bengasi. Chi salvò Gheddafi? «Forse i nostri radar, forse i nostri servizi...», ha risposto l'ambasciatore.

Dichiarazioni che interesseranno i magistrati romani che indagano sull'abbattimento del Dc9 dell'Itavia: magistrati che ieri mattina, dopo essersi limitati a non confermare la notizia il giorno precedente, hanno smentito ufficialmente le indiscrezioni del Tg1 sulle persone che avevano ricevuto un avviso di garanzia il generale Mangani, Di Mico, Patroni Griffi e Marzulli). Anzi i magistrati hanno in mente di indagare per capire chi ha propagato la falsa notizia e perché è stata messa in campo un'operazione simile.

UNITA'
10/10/81

Corrado Augias e undici anni di verità nascoste

ROBERTA CHITI

■ ROMA. Telefono Giallo torna a infiammarsi su Ustica. Lo fa con uno speciale di Corrado Augias in onda su Raitre stasera (alle 20.30), cioè in una giornata estremamente significativa: a pochi giorni dalle clamorose rivelazioni sugli aerei Usa nel cielo di Ustica, e alla vigilia delle audizioni dei presidenti del Consiglio e dei ministri della Difesa (previste dalla commissione stragi per la prossima settimana) che si sono succeduti dal 1980 a oggi.

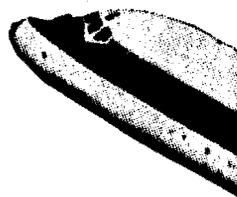
Sarà proprio il repubblicano Libero Gualtieri, il presidente della Commissione stragi che nelle ultime ore è tornato ad accusare i militari, uno degli ospiti del programma. Gualtieri, ma anche Giuliano Amato vicesegretario del Psi (nonché sottosegretario alla presidenza del Consiglio negli anni dell'esplosione del Dc9), il vicepresidente della Commissione Stragi Pierferdinando Casini e Francesco Macis, capogruppo pds nella Commissione. Politici dunque? Augias avverte di no.

Nella grande messinscena del caso Ustica che verrà ricostruita stasera, Amato, Casini e Macis dovranno «giocare soprattutto nel loro ruolo di rappresentanti delle istituzioni». Ma accanto a loro altri personaggi giocheranno parti diverse: Mario Vardacchino, presidente del collegio dei periti di parte civile, Sergio De Julio e Giuseppe Zamberletti, commissari tecnici della commissione. L'avvocato di parte civile, Romeo Ferrucci, e Carlo Taormina che rappresenta i militari dell'Aeronautica a suo tempo inquisiti. Daria Bonfietti, presidente dell'associazione vittime di Ustica. I giornalisti che hanno seguito il caso: Giovanni Bianconi della *Stampa*, Giovanni Maria Bellu della *Repubblica*, Daria Lucca del *Manifesto* e Andrea Purgatori del *Corriere della Sera*, lo stesso che ha collaborato alla sceneggiatura del film di Marco Risi *Il muro di gomma*. Unico assente, l'Aeronautica militare: «In questo momento una nostra presenza non sarebbe opportuna» è il commento lacconico di un portavoce.

Una maratona di interventi e ricostruzioni. Il «la» lo darà Augias ricostruendo, di fronte a un plastico, la posizione degli aerei e le più importanti postazioni terrestri che si trovavano nella zona «calda» il 27 giugno 1980. Poi, via alla discussione, a cui sarà dato spazio, se necessario, anche dopo il telegiornale. «Lo scopo della trasmissione è riassumere la vicenda, fare un momento di chiarezza in mezzo a misteri lunghi undici anni» dice Augias. E precisa: «Soprattutto, scartando quello su cui ormai non vale più la pena discutere. Per esempio: il cedimento strutturale del Dc9, schiantato per un affaticamento del metallo. Oppure: la bomba a bordo. Ecco, tutto ciò deve definitivamente sparire dalle ipotesi». La pista è un'altra: «L'aereo

fu urtato da qualcosa venuta da fuori. Cos'era?».

Ma nuove rivelazioni potrebbero arrivare anche al di là delle intenzioni «chiarificatrici». «Non abbiamo assi nella manica» - dice Augias -, «ma qualche sorpresa forse sì». Intanto, nel caos di una scaletta che è andata aggiustandosi solo nelle ultime ore, si fa strada l'ipotesi di un intervento di Gheddafi. È stata la stessa ambasciata libica a farsi viva con la redazione del programma, qualche giorno fa, chiedendo spazio per una dichiarazione del leader. E anche se fino a ieri pomerig-



gio gli addetti stampa dell'ambasciata stavano sul vago glissando sulla diretta e parlando «eventualmente di un intervento registrato», la possibilità è ancora aperta. Quello del colonnello non sarà l'unico collegamento esterno. Ascolterete anche le dichiarazioni (registrate) del giudice istruttore Rosano Priore e del Pm Giovanni Salvi, due dei tre magistrati con il compito di vagliare la raffica di comunicazioni giudiziarie partite sul caso. E ascolterete in un collegamento da New York un giornalista dell'*Europeo*, Claudio Gatti, che ha promesso importanti rivelazioni «sui rapporti fra il Dc9 Itavia e il Mig libico che si schiantò sulla Sila».

Allo speciale su Ustica Augias ci sta lavorando da tempo. «Ci siamo guardati tutti gli atti, abbiamo consultato gli esperti». Eppure il giornalista ha incontrato non poche difficoltà per costruire la trasmissione, come se gli ostacoli del muro di gomma rimbalzassero anche nei programmi tv. Intanto la resistenza trovata da parte democristiana ad accettare l'invito. È stata necessaria una telefonata del direttore generale della Rai per convincere Pierferdinando Casini a intervenire in trasmissione: sembra che Pasquarelli abbia invitato il vicepresidente della Commissione stragi a troncicare ogni tentennamento. Non basta: tra le difficoltà, anche quella di dover lavorare su un programma di questo tipo tentando di costruire in anticipo scaletta e lista degli invitati. In linea, cioè, con il nuovo codice di Pasquarelli, l'ormai famigerato «pentologo», che esige in anticipo il «menu» completo del programma. Ma è chiaro - dicono alla redazione - che in una trasmissione del genere, tutta basata sull'attualità e su fatti dell'ultima ora, la scaletta per essere precisa non può che essere stilata poco prima della messa in onda.

Un perito racconta: «Così mi convinsero a cambiare parere»

«Cambiai opinione sulle cause del disastro di Ustica su consiglio dei tecnici della Selenia». Così Massimo Blasi, uno dei periti, ha spiegato in commissione Stragi perché nel giro di un anno, tra il 1989 e il 1990, mutò parere. Gualtieri: «Mi pare una stranezza». Intanto Bosco in commissione attacca i giornalisti che seguono Ustica. E i giudici preparano il confronto tra il maggiore Inzolia e il maresciallo Malfa.

■ ROMA. L'impressione è quella di un mosaico, ancora frastagliato, di verità che iniziano a saltare fuori, mezze verità, depistaggi e ombre. E tutto resta ancora confuso. In questo magma di informazioni si muovono i magistrati romani Priore, Salvi e Roselli, e i commissari di San Macuto: cercano un indirizzo chiaro da seguire. In questo contesto si colloca l'audizione, ieri in commissione Stragi, dell'ingegnere Massimo Blasi, responsabile del collegio di periti che conclusero due diverse relazioni tecniche a distanza di un anno. La prima, consegnata il 16 marzo del 1989 che concludeva all'unanimità sull'ipotesi del missile. La seconda, consegnata il 16 maggio 1990, che mostrava una rottura dell'unanimità tra i cinque periti, tre dei quali avevano cambiato parere, sposando la tesi della bomba a bordo. Un voltafaccia clamoroso. Uno dei tre periti che avevano mutato opinione in dodici mesi era proprio Blasi che ieri, incalzato dalle domande di Gualtieri e degli altri commissari, ha cercato di spiegare le sue motivazioni.

Interessanti e inquietanti le ammissioni di Blasi. Il suo convincimento sarebbe mutato proprio per l'intervento dei tre tecnici ausiliari della Selenia, cooptati nel gruppo tra il marzo del 1989 e il maggio dell'anno successivo. Loro convinsero Blasi a valutare criticamente i dati del radar di Ciampino. Al mutare dell'atteggiamento avrebbe contribuito, ha detto Blasi, anche una perizia effettuata da un tecnico della Snia Viscosa che avrebbe consentito una «rilettura» dei dati emersi dalle analisi della Rarde inglese.

«Inspiegabile» per i componenti della commissione Stragi il comportamento tenuto durante il recupero del relitto, oltre che in occasione della incompleta lettura delle registrazioni telefoniche tra i vari centri radar. Solo dopo undici anni è stata completata la lettura integrale di tutti i nastri e delle comunicazioni terra-bordoterra.

Particolarmente puntuale

l'atteggiamento del presidente Gualtieri che ha dichiarato rivolto a Blasi: «Mi sembra strano che si cambi opinione sulla base di valutazioni di gente così vicina a una delle parti in causa. Glielo dico brutalmente - ha aggiunto - qui è entrata la Selenia, una ditta che aveva tutto l'interesse nella faccenda». D'altra parte la Selenia lavora moltissimo per l'Aeronautica militare. Questa la sottolineatura fatta a fine seduta dal senatore del Pds Francesco Macis che, commentando gli ultimi risvolti della vicenda, ha aggiunto: «A questo punto è difficile ritenere che le informazioni sulla presenza degli americani siano rimaste all'interno della torre di controllo. Credo siano uscite fuori. Ora si tratta di vedere a che livello sono giunte».

Ma la mattinata a San Macuto è stata anche caratterizzata dalla polemica tra Manfredi Bosco della Dc e la stampa che segue Ustica. Bosco ha chiesto l'audizione di un giornalista del *Corriere della sera*, ma la decisione è stata bocciata dal presidente Gualtieri. Bosco ha parlato anche di una «regia» nel commento sulle ultime vicende riguardanti Ustica, affermando che a prova di ciò vi sono «i titoli identici dei giornali». Gualtieri, nel rispondere, ha invece sottolineato come i giornalisti che hanno seguito le stragi abbiano svolto «un lavoro prezioso per la giustizia e la verità». I giornalisti di 18 testate presenti in sala stampa, a San Macuto, hanno sottoscritto un documento di protesta per le affermazioni fatte da Bosco. «Secondo Bosco, evidentemente, l'indice della libertà di stampa - è scritto nel documento - è dato dal fatto di presentare in modo assolutamente diverso fatti assolutamente identici».

Sul fronte dell'inchiesta giudiziaria, intanto, c'è da rilevare che il maggiore dei carabinieri Inzolia ha smentito d'aver mai chiesto informazioni sul Dc 9 dell'Itavia abbattuto al maresciallo Malfa dell'aeroporto di Crotone. Quest'ultimo ha invece confermato. Ora i magistrati dovranno metterli a confronto. □ A.C.

Ustica, i politici dovranno parlare

La commissione Stragi convoca quattordici uomini di governo

Due settimane di audizioni stringenti. Presidenti del Consiglio e ministri della Difesa in carica dal 1980 ad oggi (escluso Cossiga), saranno ascoltati in commissione Stragi su Ustica. Dovranno spiegare perché la verità sull'abbattimento del Dc 9 dell'Itavia è rimasta, e continua a rimanere, un mistero politico-militare. È prevista la deposizione di quattordici ministri della Repubblica.

ANTONIO CIPRIANI

■ ROMA. Non è la prima volta che i ministri sono chiamati a rispondere su Ustica in commissione Stragi. Stavolta, però, l'atteggiamento dei commissari di San Macuto appare deciso, stringente. Il presidente Libero Gualtieri ha già mostrato, durante l'audizione dell'ingegnere Massimo Blasi, che non intende avallare la minima omissione. Perché, se è chiaro che i militari in servizio cercarono di deipistare le indagini, è altrettanto vero che non si trattò di iniziative individuali. Insomma, i politici (o alcuni di loro) non solo sapevano ma, probabilmente, se un complotto contro la verità fu messo in campo, loro, tutori dell'Italia a sovranità limitata, ne sarebbero gli autori.

Da martedì della prossima settimana, i presidenti del Consiglio che si sono alternati in carica dal giugno 1980 a oggi, oltre ai vari ministri della Difesa e al ministro degli Esteri Emilio Colombo, si presenteranno a San Macuto. Spiegheranno le attività dei vari governi in questa storia dei misteri. E, se salteranno fuori responsabilità da parte di altri esponenti della compagine governativa, i ministri verranno rapi-

damente convocati e ascoltati. Ecco chi sono i politici che saranno interrogati in commissione.

Lello Lagorio (Psi) e Rino Formica (Psi). Lagorio fu il primo ministro della Difesa costretto a rispondere alle richieste di spiegazione del Parlamento, a nome del governo, nelle settimane che seguirono il disastro di Ustica. Il ministro sostenne che la sera dell'abbattimento del Dc9, il traffico aereo «era scarso»; nell'82, in un comunicato, escluse tassativamente un impatto tra il Dc9 e un missile (non si sa in base a quali informazioni). Lagorio fu poi protagonista di una strana vicenda insieme al collega di partito Rino Formica e fu quest'ultimo a rivelare la storia nel 1988. Formica sostenne di aver parlato poche ore dopo il disastro con il generale Saverio Rana, presidente del Registro aeronautico italiano. Rana gli riferì che «da un'analisi dei tracciati radar e da sue fonti interne agli ambienti militari», risultava che il Dc 9 era stato avvicinato da un oggetto volante, quindi era stato colpito da un missile. Formica passò l'informazione proprio a Lagorio

che, però, sembrò dimenticarsene. Lagorio è stato già sentito nel luglio del 1989 dalla commissione Stragi, davanti alla quale ha detto: «Si trattava di una voce che mi sono tenuto nel foro antefiore, diramandola soltanto all'interno delle Forze armate». Rivedendo poi le dichiarazioni sui verbali delle audizioni, Lagorio fece cancellare quel riferimento alle Forze armate. Forse temeva di irritarle. Dovrà spiegare anche questa prudenza.

Emilio Colombo (Dc). Ministro degli Esteri fino al 1983, dovrà rispondere dei rapporti intercorsi con gli alleati americani fin dalle prime fasi seguite al disastro di Ustica.

Arnaldo Forlani (Dc) e Giovanni Spadolini (Pri).

Forlani dovrà rispondere per il breve periodo passato alla guida del governo tra l'80 e l'81, dopo che a palazzo Chigi c'era stato Francesco Cossiga che non potrà essere ascoltato. Spadolini, successore di Forlani, sarà ascoltato nella doppia veste di presidente del Consiglio tra l'81 e il dicembre 1982 e di ministro della Difesa tra il 1983 e il 1987. Era a palazzo Baracchini quando, dopo l'intervento politico di Cossiga e dell'allora presidente del Consiglio Craxi, si decise il recupero del relitto del Dc 9 in fondo al mare.

Amintore Fanfani (Dc) e Bettino Craxi (Psi). Fanfani risponderà per due brevi parentesi passate a palazzo Chigi, tra il 1982 e il 1983 e tra l'aprile e il luglio del 1987. Craxi

invece ha svolto un ruolo importante. Nell'estate del 1986 chiese al ministero dei Trasporti e a quello della Difesa tutti gli atti e gli elementi disponibili per capire che cosa avvenne il 27 giugno 1980 a Ustica. Un'iniziativa sollecitata da Cossiga dopo che Bonifacio, Ingrao, Ossicini, Rodotà, Scopola e Ferrarotti avevano sottoscritto un appello per la verità sulla morte delle 81 persone che volavano sul Dc 9 dell'Itavia.

Remo Gaspari (Dc) e Amedeo Gorla (Dc). Tra il 1987 e il 1988 erano rispettivamente ministro della Difesa e presidente del Consiglio.

Ciriaco De Mita (Dc) e Valerio Zanone (Pli). È durante il periodo del governo De Mita che le novità su Ustica sono prepotentemente venute alla ribalta. In particolare Zanone si è distinto per aver avallato inchieste svolte da militari per dimostrare come la causa del disastro fosse stata una bomba. Zanone aveva dichiarato: «Dagli elementi acquisiti risulta che il disastro non è stato provocato dalle forze armate italiane. Ho trovato in tutta l'Aeronautica e in tutta l'amministrazione della Difesa collaborazione leale. Considero perciò ingiuste le accuse di depistaggio». Zanone aggiunse: «Di tempo non se n'è perduto... di più non si poteva fare».

Giulio Andreotti (Dc), Mino Martinazzoli (Dc) e Virginio Rognoni (Dc). Si tratta degli ultimi responsabili governativi che dovranno spiegare le loro attività. Dei tre solamente Martinazzoli è già stato ascoltato a San Macuto.

GIUGNO 10 OTT 08RE 1991
L'Unità

L'ambasciatore Secchia dice che Washington indagherà sulla presenza di suoi velivoli quando venne abbattuto il Dc9

Per anni gli Stati Uniti hanno negato drasticamente un loro coinvolgimento. Poi, sono arrivate le «prove»

Ustica, gli Usa ci ripensano «Faremo accertamenti»

Gli Stati Uniti ora promettono: «Effettueremo accertamenti sulla presenza di un aereo americano al momento della sciagura del Dc9 dell'Itavia». Così, si apre un nuovo capitolo sulla tragedia di Ustica: dopo anni di smentite e di no comment, Washington sembra voler collaborare. L'annuncio è stato dato ieri da Peter Secchia, ambasciatore statunitense a Roma, ai microfoni del Tg3.

■ ROMA. Ustica, gli Stati Uniti ci ripensano. O almeno così sembra dalle dichiarazioni che Peter Secchia, ambasciatore statunitense a Roma, ha rilasciato ieri a Washington. «Gli Stati Uniti - ha detto Secchia al corrispondente del Tg3, Lucio Manisco - effettueranno accertamenti in merito alle indicazioni emerse in Italia sulla presenza di un aereo militare americano nei cieli della Calabria al momento della sciagura».

L'ambasciatore ha detto anche altre cose. Domanda di Manisco: «Dunque, gli Stati Uniti, che per anni hanno fornito solo smentite e no comment, cambiano atteggiamento?». Risposta di Secchia: «No, Gli Stati Uniti si mantengono coerenti: noi abbiamo sempre fatto tutto il possibile perché emergesse la verità sulla tragedia del Dc-9 dell'Itavia». Risposta dovuta, inevitabile, diplomaticamente necessaria.

Si tratta di una svolta, anche se, per il momento, solo annunciata. Una svolta, comunque, sollecitata. Infatti,

le dichiarazioni dell'ambasciatore Secchia arrivano il giorno dopo che il presidente della Repubblica Cossiga aveva promesso: «Chiederemo chiarimenti agli alleati». Cossiga ha parlato di Ustica anche ieri. Ha telefonato al direttore del Tg3, Sandro Curzi, e gli ha fatto i complimenti per aver insistito nel chiedere la verità.

La svolta, in realtà, è stata imposta dai fatti, da nuove prove. Dopo anni di smentite e di silenzi sulla tragedia del 27 giugno 1980, in cui morirono ottantuno persone, tre giorni fa una notizia clamorosa. La presenza di aerei americani nei cieli italiani la sera della strage è testimoniata in una registrazione telefonica tra i centri radar di Ciampino e di Marinafranca: «Qui è venuto un ufficiale, lui può mettersi in contatto con l'ambasciata americana... siccome c'era traffico americano in zona molto intenso in quel periodo».

È andata in frantumi, così, la versione ufficiale Usa, secondo cui, dopo le 16 di quel giorno, e, cioè, cinque ore



Recupero dei rottami del Dc-9 precipitato ad Ustica

stato qualche americano che si sia scontrato con l'Itavia?». Ancora: «C'è stato un velivolo che ha decollato da Catania...». Si parla poi di un aereo decollato da Sigonella, di una nave americana, di una portaerei. Scenario possibile, sempre più probabile: un conflitto aereo tra caccia statunitensi ed altri velivoli, forse libici, ancora non identificati con chiarezza.

Prove inconfutabili, comunque, della presenza americana. E prove forti, decisive, importanti anche sui mille depistaggi che, in questi anni, hanno impedito di far luce e giustizia. Infatti, dalla lettura dei nastri emergono elementi che lasciano ipotizzare una manomissione dei tracciati radar di Marsala. Insomma, oltre agli Stati Uniti, molti altri, in questi anni, hanno deciso di non parlare. Cossiga ha chiesto agli Usa di dare chiarimenti. Il presidente della commissione Stragi, Libero Gualtieri ha chiesto la stessa cosa ad alcuni ministri (italiani) dell'epoca. Per ora, gli Usa hanno promesso.

prima della tragedia, non c'era alcun aereo in volo.

C'è altro, nelle settecento pagine con le «sbobinate» delle telefonate intercorse quel giorno tra i centri radar. Furono in molti a vedere navi e aerei Usa, ma gli Stati Uniti negarono un loro coinvolgimento la sera stessa del 27

giugno 1980. Negarono l'evidenza. Perché agli operatori apparve subito chiaro che la scomparsa del Dc-9 e l'intenso traffico di caccia statunitensi potevano (dovevano?) essere in qualche modo collegati. Altra registrazione telefonica: «Ha detto il generale... lui dice: non è che c'è

UNITA' 10/10/91

SPETTACOLI

Il programma di Selva dedicato al crollo del comunismo ha fatto crollare anche gli ascolti della prima rete: 6,94% Stasera Raitre dedica uno speciale di «Telefono giallo» al mistero del Dc 9. Su Canale 5 si torna a parlare di mafia

Notte su Raiuno Luce su Ustica?

■ Che cosa accade in un'azienda come la Rai se la più importante delle sue reti tv incappa in una serata come quella di martedì? L'interrogativo pesava come un macigno ieri mattina sulla riunione che il sindacato dei giornalisti Rai e i comitati di redazione hanno tenuto con i direttori di testata per riaffermare che di decaloghi, pentaloghi e quanti altri codici vorrà escogitare il direttore generale Pasquarelli non si sa che farsene. I numeri sono implacabili: la prima puntata de *La lunga notte del comunismo*, di Gustavo Selva, è partita con un milione e 700 mila spettatori, alla fine ridotti a un milione, con una media d'ascolto del 6,94%. In assoluto, il record negativo di Raiuno. E meno male che la puntata è stata accorciata. Infatti negli ultimi 20 minuti della fascia di prima serata (20,30-22,30) la rete ha raddoppiato l'ascolto grazie a un vecchio telefilm di Hitchcock (2 milioni, per una percentuale dell'11,7%), portando la media all'8,35%, ma è rimasta inchiodata all'ultimo posto nella graduatoria di martedì sera. Tutte le altre reti l'hanno sopravanzata: Canale 5 con il 26,89% (e «Paperissima», star della serata, ha fatto il 32,17%); Raidue con il 22,45%; Rete 4 con il 10,34%; Rai-

ANTONIO ZOLLO

tre con il 9,47%; Italia 1 con l'8,99%. Né a Raiuno è andata meglio nel corso della seconda serata: ad esempio «Linea notte», con il suo 10% (un milione e 200 mila ascoltatori) si è fatta superare dalla neonata edizione delle 22,30 del Tg3, che già viaggia sul 13,81% e oltre due milioni di spettatori.

Ieri, il direttore di Raiuno, Carlo Fuscagni, appena tornato da Vienna dove si era recato per la presentazione di alcune coproduzioni europee, si è riunito con il capostruttura responsabile del programma, Ennio Ceccarini e altri suoi collaboratori. Fuscagni ha trovato conferma a tutti i dubbi che lo avevano agitato alla vigilia dell'inausto esordio della trasmissione, quando sino all'ultimo aveva fatto tagliare e aggiustare. Avevano buoni motivi, Fuscagni e i suoi, compreso il direttore generale Pasquarelli, di temere il peggio. Intanto, non giovava certamente la campagna aperta da piazza del Gesù contro i complotti della massoneria. Si voleva colpire Maurizio Costanzo per la sua staffetta antimafia con *Samarcauda*; ma la P2 - nei cui elenchi apparvero sia Costanzo che ne fece pubblica am-

menda, sia Gustavo Selva - non può essere cattiva quando si parla di mafia, e buona quando bisogna mandare in onda un programma sul comunismo in funzione elettorale. I dubbi erano talmente forti che martedì pomeriggio, all'ultimo momento, è stata persino cancellata una visione organizzata per i giornalisti. Né si può dire che questa nasata senza precedenti sia in qualche misura ripagata dall'alta qualità del programma o dai suoi bassi costi. Le sei puntate della trasmissione di Selva sono costate 2 miliardi e 600 milioni e un miliardo e inezzo è andato a una società appaltatrice, la Editalia di tal Bozzini. In quanto alla presunta qualità (con la quale Fuscagni e Pasquarelli tentano di giustificare la crisi di Raiuno) valga il commento di Antonio Bernardi, consigliere pds. «Non scherziamo, alla cultura si attaglia molto di più il film di Peter Weir, trasmesso lunedì sera dalla rete, che non il programma fiacco e fazioso di Selva. Si è inferito un nuovo colpo all'immagine della principale rete Rai per soddisfare esigenze di rozza propaganda dc al prezzo di 450 milioni a puntata». La butta amaramen-

te in scherzo un consigliere dc, Marco Follini: «La colpa è dei pidessini, dovevano garantire loro un grosso ascolto a programma...». E dire che, quando sono scesvi da interessi così sfacciatamente elettorali e di parte, i programmi di informazione di prima serata di Raiuno fanno ascolti più che dignitosi; per non parlare di Biagi e Zavoli.

Probabilmente le prossime puntate del programma di Selva finiranno in altro orario. A meno che i dc non vogliano farsi del male sino in fondo. C'è di tenerlo (le altre reti, ovviamente, lo sperano) a leggere il direttore del *Popolo*, il quale afferma che *Samarcauda* deve aver dato alla testa di Michele Santoro, «reo» di una replica polemica a Forlani che lo accusava di avergli attribuito una telefonata minacciosa a Berlusconi dopo la serata antimafia «L'on. Forlani - aveva detto Santoro - confonde il telefono con la tv e la tv con un tribunale, al punto di non ricordare bene la trasmissione che ha visto, il nome di chi le ha condotte, le telefonate che ha fatto o ha fatto fare». Se *Samarcauda* ha dato alla testa di Santoro, che cosa sarà successo alle teste di Fuscagni, Pasquarelli, Forlani e Selva dopo l'allegria serata di martedì?

La I commissione del Csm avvia indagini su Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce
A «Telefono giallo» un giornalista racconta novità sulla caduta del Mig libico

La sera dell'abbattimento del Dc9 Itavia fu attivato il comando Nato «Weststar»
Era in corso un'esercitazione alleata o scattò l'allarme per una battaglia aerea?

I primi giudici di Ustica sott'inchiesta

Rivelazioni dagli Usa: «L'Aeronautica indagò con la Cia»

Bucarelli e Santacroce, i primi magistrati che hanno indagato sulla tragedia di Ustica, sono stati messi formalmente sotto inchiesta dal Csm. Intanto nuove rivelazioni sono arrivate da «Telefono giallo»: Cia e Aeronautica militare indagarono sul Mig caduto sulla Sila: ma c'è confusione sulle date della caduta. E si scopre che la sera del disastro fu attivato il comando Nato «Weststar»: era in corso una battaglia aerea?

ANTONIO CIPRIANI

■ ROMA. «Una delle spine nel cuore». Così il presidente Cossiga, in visita a Piacenza, ha definito la tragedia di Ustica. È possibile immaginare quale siano le altre spine nel cuore: la prima il delitto Moro, poi la strage di Bologna. «Sarebbe brutto se avessero ingannato la verità», ha aggiunto Cossiga, che però ha invitato tutti alla prudenza: «Nessun processo sommario», ha sostenuto poi riferendosi all'attività dei giudici Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce che per primi hanno indagato sul disastro aereo. Era a Piacenza anche il capo di Stato maggiore dell'aeronautica, Stelio Nardini, che ha affermato: «Bisogna serrare i ranghi, non è più il tempo della ragione ma della fede».

«Esistono i mezzi e le procedure adatte», ha successivamente sottolineato Cossiga. Infatti la prima commissione referente del Consiglio superiore della magistratura ha formalmente aperto un'indagine sui due magistrati che per anni hanno indagato a vuoto sulla strage di Ustica. I due giudici, Bucarelli e Santacroce, nella loro inchiesta al rallentatore non erano riusciti neanche minimamente ad accendere una speranza di verità sull'abbattimento del Dc9 dell'Itavia.

Ed è appesa a una speranza questa verità che già è rimasta inaccessibile per undici anni. Proprio per alimentarla, ieri sera è andato in onda su Raitre *Telefono giallo* e, in un collegamento dagli Stati Uniti, una notizia nuova è saltata fuori. A

rivelarla è stato Claudio Gatti: in occasione della caduta del Mig 23 libico a Castelsilano, il capo del Sios aeronautico Zeno Tascio telefonò al *Chief of station* della Cia a Roma, Duane «Dewey» Claridge, chiedendogli collaborazione. E Claridge, allievo prediletto di Vernon Walters, mise in moto i superesperti della Cia. Esperti dell'Us Air Force scesero persino sulla Sila e, successivamente, spedirono una relazione anche al Sios. Tutto questo, ha rivelato Gatti, non sarebbe potuto accadere in occasione della data di caduta ufficiale del Mig libico, il 18 luglio. E la relazione ce l'hanno gli Usa e Tascio. Non la magistratura.

Sempre sulla vicenda del Mig, una rivelazione è stata pubblicata su «Punto critico». L'agenzia di stampa ha scritto che, subito dopo l'abbattimento del Dc9, fu spedito a Crotona un capitano dei carabinieri in servizio presso la prima divisione del Sismi, il capitano Masci. L'ufficiale era il predecessore, come comandante della compagnia di Crotona, di Vincenzo Inzolia, il capitano recentemente indiziato di favoreggiamento dai giudici romani. Secondo «Punto critico», la prima divisione del Sismi, che

si occupa di controspionaggio, avrebbe dunque indagato in Calabria subito dopo la caduta del Dc9. Dove è finita la relazione? Resta coperta da segreto. Come ogni attività svolta dai servizi in occasione delle fasi più calde della storia della Repubblica.

La chiave è americana, appare evidente da tanti dettagli. Ce n'è un altro molto interessante che potrebbe aprire nuove piste investigative ai giudici Priore, Salvi e Roselli. La sigla «Weststar», che viene citata in alcune conversazioni tra i centri radar dell'Aeronautica e il Roc di Martina Franca. «Weststar» è il codice del Comando supremo della Nato, con base in un bunker nelle montagne vicino a Verona. Ha il compito di controllare tutta la situazione aeronavale del Mediterraneo; è in collegamento con tutti i comandi militari oltre che con palazzo Chigi, con il Quirinale e con palazzo Baracchini.

Insomma se qualcuno ha attivato questo comando deve averlo fatto per motivi precisi. E due solamente sono le ipotesi: che quella sera c'era una esercitazione oppure c'era stato un reale pericolo di guerra. In queste due possibilità è rac-

chiusa la verità sulla morte delle 81 persone che viaggiavano sul Dc9 Itavia.

La presenza di tanti caccia militari, subito dopo l'abbattimento del Dc9, potrebbe essere spiegata con un probabile «Scramble», un rapido decollo dalle basi militari di aerei da guerra. E a dirigere l'operazione dovrebbe essere stato il servizio Distaff-Directory Staff di «Weststar». Probabilmente i magistrati, che indagando sono finiti sulla pericolosa pista della sovranità limitata, ascolteranno il personale in servizio presso quel centro di Verona. E cercheranno di ottenere il permesso di interrogare Claridge, l'uomo chiave della Cia in Italia tra il 1979 e il 1981: tra la doppia strage di Ustica e Bologna e l'attentato al Papa.

Tra l'altro, le attività di Claridge a Roma sono assolutamente intrecciate con la «questione Gheddafi». La prima operazione seguita da «Dewey» fu infatti il ritiro degli agenti Cia da Tripoli nell'autunno del 1979, nel periodo della crisi libica. La base fu spostata a Roma dove, nel giugno del 1980, due di questi agenti vennero misteriosamente uccisi. Delitti collegati ai misteri dell'estate 1980?

L'UNITÀ
VENERDÌ 11 OTTOBRE 1991

Cossiga torna alla carica con una maxi-esternazione per difendere i militari implicati nel caso Ustica, «non ricordare non significa essere reticenti», e per attaccare, con il *Popolo*, l'ex senatore Flamigni, «colpevole» di cercare la verità sull'omicidio Moro. «È un poveretto, la commissione Stragi che lo ha ascoltato ha tempo da perdere». Violante: «Le parole di Cossiga sono un esempio di stalinismo reale».

Il capo dello stato giustifica l'Aeronautica
«Non ricordare non vuol dire essere reticenti»
Accuse per l'ex senatore Sergio Flamigni
«È un poveretto, lo sapevano anche al Pci...»

Il presidente della Repubblica non ha gradito
che si sia tornato a parlare dei «55 giorni»
Dura la replica di Luciano Violante:
«È un tipico esempio di stalinismo reale»

Su Ustica Cossiga difende i militari

Ma la vera «spina nel cuore» è la verità sul delitto Moro

GIANNI CIPRIANI

■ ROMA. Cossiga torna a parlare delle «spine nel cuore». E lo fa difendendo i militari per la vicenda di Ustica e attaccando (imitato dal *Popolo*) l'ex senatore del Pci Sergio Flamigni, colpevole di continuare a cercare la verità sul caso Moro. Sui militari il presidente della Repubblica ha sottolineato: «Certo l'Aeronautica militare ha sofferto molto non per l'inchiesta, necessaria, su Ustica. Ma per una certa sommarietà di giudizi e di ipotesi credo che dovremmo rientrare in un clima di maggiore serenità». Poi

sulla reticenza dei vertici dell'Aeronautica, Cossiga ha sostenuto che «quando un testimone non ricorda, tutti credono che sia reticente. Nessuno mette in conto che possa non ricordare». D'altra parte di «non ricordo» è lastricata la strada della storia recente della Repubblica, che senza timori di smentita, può essere definita oscura. Quindi Cossiga ha concluso: «Allora l'unica ipotesi che si fece fu quella del cedimento strutturale. Poi fummo investiti dal dramma dell'attentato di Bologna, che travolse

anche le nostre preoccupazioni».

Più vivace e aggressiva, come sempre accade quando si parla del delitto Moro, l'esternazione contro Flamigni e contro il presidente della commissione Stragi, Libero Gualtieri, «colpevole» di aver del tempo da perdere per aver ascoltato l'autore della «Tela del ragno», un libro-inchiesta che ha sollevato molti interrogativi sulla ricostruzione ufficiale del sequestro del presidente della Dc. «Debbo dire - aveva sostenuto Cossiga - che in chi guida la commissione Stragi c'è un forte impegno, direi uno scrupolo, perché se trova il tempo di convocare un poveretto come Flamigni vuol dire che veramente pensa di avere ancora poco tempo, io direi da perdere». Il presidente ha poi negato che esistano misteri irrisolti: «Io ritengo - ha detto - che le inchieste penali condotte con singolare rigore e perizia dalla procura della repubblica di Roma, dai giudi-

ci istruttori, abbiano detto la parola forse definitiva. Alcune cose dipendono probabilmente da quanto coloro che hanno partecipato al misfatto ritengono di poter ancora dire. Naturalmente il mio discorso attiene al piano della realtà. C'è poi il piano della fantasia e della mitologia: Gelli responsabile dello sfondamento austrotedesco al Piave e forse anche della sconfitta di Canne». Cossiga è poi passato agli insulti. «Poveretto, Flamigni lo è sempre stato - ha sostenuto Cossiga -, ricordo una strigliata che una volta mi venne dalle Botteghe Oscure quando lui era membro della commissione Interni e si dava arie da grande esperto in riforma della polizia. Diceva un sacco di sciocchezze, ma non le diceva per cattiva volontà, ma per povertà di intelligenza. Io mi preoccupai della cosa e dalle Botteghe Oscure mi arrivò questa sberla: «Siamo in una ben triste condizione se abbiamo un ministro degli Interni che si preoccupa di quello che dice il compagno

Flamigni». In serata anche il *Popolo* ha dedicato un corsivo a Flamigni, sostenendo che la sua agitazione è «quantomeno sospetta». «Come è possibile - ha aggiunto il quotidiano dc - tornare alla presunta verità sul complotto?»

Attacchi pesanti, «provocati» dal fatto che giovedì l'ex senatore comunista era stato ascoltato in commissione Stragi sul caso Moro e aveva preparato una lunga nota in cui venivano evidenziate una serie di «novità» sul caso e, alla luce delle rivelazioni su Gladio e sulla sezione K, venivano posti una serie di interrogativi, come quello sull'attivazione degli incursori della Marina che avevano preparato un blitz per liberare Moro. Un episodio ancora misterioso che avrebbe avuto come protagonista Decimo Garau, istruttore di capo Marrargiu, che in quel periodo venne mandato in una base del Sismi nella zona di Cerveteri, dove esisteva uno dei centri della sezione K. Perché Cossiga ha

parlato di quell'episodio solo dopo tredici anni? Perché non fu fatto il blitz? La prigionia di Moro era stata individuata, ma non si intervenne? Interrogativi riproposti da Flamigni che, ieri sera, ha replicato a Cossiga. «Non rispondo sul piano degli insulti che servono soltanto a qualificare chi li pronuncia. Ritengo invece di attenermi ai fatti su cui ho richiamato l'attenzione dei commissari che si occupano del caso Moro - ha detto l'ex senatore del Pci -. Cossiga durante la sua audizione del 23 maggio 1980 nulla disse, anche se era tenuto a farlo, di quanto ha rivelato con tanto ritardo il 10 giugno 1991 a proposito della mobilitazione di elementi scelti dei reparti speciali degli incursori della marina, per liberare Moro dalla prigionia». Flamigni si è chiesto «perché in tutta la documentazione inviata alla commissione non vi è traccia di quell'episodio. Ancora oggi non si conosce la fonte che fornì l'informazione, la data

prevista per quel blitz e il luogo esatto individuato come prigionia di Moro. Di fronte a questo e a molti altri fatti dire che sul caso Moro tutto è già stato chiarito, vuol dire nascondere la verità».

Anche il vice presidente dei deputati del gruppo comunista-Pds, Luciano Violante, è intervenuto sulle dichiarazioni di Cossiga che, per sostenere le sue tesi, ha detto che anche alle Botteghe Oscure Flamigni sarebbe stato considerato un personaggio da non prendere troppo sul serio. «Sergio Flamigni - ha detto Violante - è uno dei conoscitori più approfonditi del fenomeno del terrorismo ed è uno degli artefici della riforma della Polizia, come sanno tutti i poliziotti impegnati nel sindacato. Non stupisce l'insulto contro di lui perché rientra in una sgradevole abitudine del presidente della Repubblica: quella di insultare volgarmente chi non è d'accordo con lui. Credo che questo sia un tipico esempio di stalinismo reale».

L'UNITÀ
SABATO 12 OTTOBRE 1991

La commissione Stragi inizia la nuova tornata di audizioni sulla strage del Dc9

Ustica, adesso i politici devono parlare

Si comincia con Mazzola e Lagorio

I politici dovranno dire quello che sanno sulla strage di Ustica. Da questo pomeriggio risponderanno a San Macuto alle domande dei rappresentanti della commissione Stragi che vogliono andare fino in fondo nella vicenda del Dc9 abbattuto. I primi ad essere ascoltati saranno Lelio Lagorio, socialista, ex ministro della Difesa e Franco Mazzola, democristiano, ex sottosegretario ai Servizi segreti.

GIANNI CIPRIANI

■ ROMA. Il primo ad essere ascoltato sarà Lelio Lagorio, ministro della Difesa al momento dell'abbattimento del Dc9, che a più riprese aveva assicurato che il ministero era stato «rivoltato come un guanto». Affermazioni che si sono dimostrate quanto meno avventate, visto che sia l'inchiesta giudiziaria che quella della commissione Stragi hanno dimostrato che esistono precise responsabilità di alcuni settori militari per i depistaggi e le approssimazioni che hanno impedito di scoprire la verità sul

Dc 9 dell'Itavia e sulla morte di 81 persone. A Lagorio, ovviamente, la commissione Stragi chiederà conto di quel «guanto» e cercherà di capire perché l'ex ministro della Difesa rilasciò quelle dichiarazioni.

Sulla strage di Ustica, insomma, a San Macuto si vuole capire chi siano i responsabili dei depistaggi ed, eventualmente, di quali coperture a livello politico abbiano potuto godere le persone impegnate a nascondere la verità. Una sorta di inchiesta nell'inchiesta, partendo però da un punto fermo: la

relazione scritta dal presidente Libero Gualtieri che indicava le mancanze dei militari e anche degli uomini di governo. «La commissione - aveva scritto Gualtieri - si imbatté subito in due posizioni riduttive: quella dei vertici politici che avevano praticamente ritenuto esaurito il compito loro affidato con la nomina della commissione d'inchiesta e che si attivarono solo per fornire al Parlamento le informazioni di volta in volta richieste; quella dei vertici militari che, una volta dichiarata la loro estraneità e trasmesso alla magistratura e alla commissione Luzzati quanto da queste richieste, rinunciarono a svolgere un ruolo attivo nelle varie inchieste». Parole molto dure che continuavano chiamando in causa la «leggerezza» con cui il governo aveva trattato il caso. «Non ci furono riunioni collegiali del governo né di organismi più ristretti - proseguiva Gualtieri - Quello di Ustica fu trattato come un normale, anche se doloroso, incidente

aereo. E la caduta del Mig sulla Sila fu vista a sua volta come un fatto accidentale, quello di un aereo che, per un malore del pilota, era penetrato, fino ad esaurimento del carburante, nel nostro spazio aereo».

Le inchieste, invece, hanno consentito di stabilire che dietro la sciagura del Dc 9 c'era qualcosa di «inconfessabile» che aveva indotto settori dello stato a deviare le indagini. Con la complicità di chi? Fu un'iniziativa autonoma dei servizi segreti, oppure gli esponenti dei governi ne erano consapevoli? Sono proprio questi gli aspetti che dovranno essere chiariti dalle audizioni. «Il nodo delle responsabilità politiche e istituzionali - afferma il senatore Francesco Macis, capogruppo del Pds in commissione Stragi - consiste nel sapere se l'operazione di copertura della verità sia stata messa in atto con la partecipazione e la complicità dei responsabili politici. Se poi dovesse risulta-

re che anche essi sono stati tenuti all'oscuro, si avrà una conferma del dominio incontrollato esercitato in Italia dal complesso militare e dei servizi. Una zona franca che, per il rapporto diseguale con l'alleato americano, ha determinato in molti casi un limite insuperabile alla nostra sovranità».

Da oggi, dunque, tutti i presidenti del consiglio e della Difesa che si sono succeduti dal 1980 saranno chiamati a raccontare tutto quello che sanno. Tutti meno uno: Francesco Cossiga, all'epoca della strage presidente del Consiglio. Il presidente della Repubblica ha dichiarato più volte di volere la verità sulla tragedia. Poi, nei giorni scorsi, dopo le ultime scoperte che dimostravano, ancora di più, che americani e Aeronautica avevano mentito, ha invitato a non fare processi sommari. Un'affermazione grottesca, dal momento che non si è mai visto un processo sommario che sia durato undici anni.

Ustica, adesso i politici devono parlare Si comincia con Mazzola e Lagorio

I politici dovranno dire quello che sanno sulla strage di Ustica. Da questo pomeriggio risponderanno a San Macuto alle domande dei rappresentanti della commissione Stragi che vogliono andare fino in fondo nella vicenda del Dc9 abbattuto. I primi ad essere ascoltati saranno Lelio Lagorio, socialista, ex ministro della Difesa e Franco Mazzola, democristiano, ex sottosegretario ai Servizi segreti.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. Il primo ad essere ascoltato sarà Lelio Lagorio, ministro della Difesa al momento dell'abbattimento del Dc9, che a più riprese aveva assicurato che il ministero era stato «rivoltato come un guanto». Affermazioni che si sono dimostrate quanto meno avventate, visto che sia l'inchiesta giudiziaria che quella della commissione Stragi hanno dimostrato che esistono precise responsabilità di alcuni settori militari per i depistaggi e le approssimazioni che hanno impedito di scoprire la verità sul

Dc 9 dell'Itavia e sulla morte di 81 persone. A Lagorio, ovviamente, la commissione Stragi chiederà conto di quel «guanto» e cercherà di capire perché l'ex ministro della Difesa rilasciò quelle dichiarazioni.

Sulla strage di Ustica, insomma, a San Macuto si vuole capire chi siano i responsabili dei depistaggi ed, eventualmente, di quali coperture a livello politico abbiano potuto godere le persone impegnate a nascondere la verità. Una sorta di inchiesta nell'inchiesta, partendo però da un punto fermo: la

relazione scritta dal presidente Libero Gualtieri che indicava le mancanze dei militari e anche degli uomini di governo. «La commissione - aveva scritto Gualtieri - si imbatté subito in due posizioni riduttive: quella dei vertici politici che avevano praticamente ritenuto esaurito il compito loro affidato con la nomina della commissione d'inchiesta e che si attivarono solo per fornire al Parlamento le informazioni di volta in volta richieste; quella dei vertici militari che, una volta dichiarata la loro estraneità e trasmesso alla magistratura e alla commissione Luzzati quanto da queste richieste, rinunciarono a svolgere un ruolo attivo nelle varie inchieste». Parole molto dure che continuavano chiamando in causa la «leggerezza» con cui il governo aveva trattato il caso. «Non ci furono riunioni collegiali del governo né di organismi più ristretti - proseguiva Gualtieri - Quello di Ustica fu trattato come un normale, anche se doloroso, incidente

aereo. E la caduta del Mig sulla Sila fu vista a sua volta come un fatto accidentale, quello di un aereo che, per un malore del pilota, era penetrato, fino ad esaurimento del carburante, nel nostro spazio aereo».

Le inchieste, invece, hanno consentito di stabilire che dietro la sciagura del Dc 9 c'era qualcosa di «inconfessabile» che aveva indotto settori dello stato a deviare le indagini. Con la complicità di chi? Fu un'iniziativa autonoma dei servizi segreti, oppure gli esponenti dei governi ne erano consapevoli? Sono proprio questi gli aspetti che dovranno essere chiariti dalle audizioni. «Il nodo delle responsabilità politiche e istituzionali - afferma il senatore Francesco Macis, capogruppo del Pds in commissione Stragi - consiste nel sapere se l'operazione di copertura della verità sia stata messa in atto con la partecipazione e la complicità dei responsabili politici. Se poi dovesse risulta-

re che anche essi sono stati taciuti all'oscuro, si avrà una conferma del dominio incontrollato esercitato in Italia dal complesso militare e dei servizi. Una zona franca che, per rapporto diseguale con l'alleato americano, ha determinato in molti casi un limite insuperabile alla nostra sovranità».

Da oggi, dunque, tutti i presidenti del consiglio e della Difesa che si sono succeduti dal 1980 saranno chiamati a raccontare tutto quello che sanno. Tutti meno uno: Francesco Cossiga, all'epoca della strage presidente del Consiglio, presidente della Repubblica ha dichiarato più volte di voler dire la verità sulla tragedia. Nei giorni scorsi, dopo le ultime scoperte che dimostrano, ancora di più, che americani e Aeronautica avevano mentito, ha invitato a non fare processi sommari. Un'affermazione grottesca, dal momento che non si è mai visto un processo sommario che sia durato undici anni.

Avevano detto: «I militari? Nessuna zona d'ombra»

ROMA. Già una volta, il 16 luglio 1989, il socialista Lelio Lagorio era stato ascoltato in commissione Stragi sulla tragedia del Dc 9. Le sue risposte non sempre erano sembrate convincenti.

Lealtà delle forze armate. «Le forze armate furono leali e corrette». Il Sismi era «all'anno zero, disastro e infestato da nepotismi». I servizi segreti complessivamente erano «deboli, male organizzati, privi di tecnologie, dispersi in modo incoerente sul territorio di azione, senza autorità e senza credibilità negli affari internazionali». «La Difesa in ogni caso fu rivolta come un guanto; non ci fu un'inchiesta formale, ma una puntuale ricognizione. Nessuna zona d'ombra intorno alle nostre forze armate. Anche gli altri paesi ci risposero che al momento dell'incidente, in quella zona, non avevano né aerei né navi.

L'ipotesi del missile.

«Pensai ad una collisione tra il Dc 9 ed un velivolo militare. In quelle settimane c'era la psicosi della collisione, i piloti civili segnalavano strani fenomeni nello spazio, boati, bagliori, luci. Ordinai allo stato maggiore della Difesa di produrre rapporti circostanziati, diedi disposizioni perché tutto, nulla escluso, fosse rimesso agli inquirenti». Pochi giorni dopo giunsero le risposte e il ministro dei Trasporti, Formica, rispose alle interpellanze in Senato. «Fu allora mentre entravo in aula che Formica mi disse testualmente: "forse bisognerà mettere sul conto anche l'ipotesi di un missile". Gli chiesi: "ci sono riscontri?" Lui rispose: "No, solo una voce". La considerai una folgorazione immaginifica del mio collega di partito».

Il mig libico. «Non fui informato dagli stati maggiori che quel giorno (il 18 luglio 1980, quando sarebbe precipitato il mig, ndr) c'era un'esercitazione Nato. Avrebbero fatto bene a dirmelo».



Lelio Lagorio



Franco Mazzola

«Non sollecitammo nessuna inchiesta dei servizi segreti su Ustica perché non ricevevmo mai alcuna segnalazione. Di quello che dice ora Formica a

me all'epoca non arrivò sentore».

I depistatori. «Attenzione, bisogna distinguere: il presidente del Consiglio, e quindi il sottosegretario con delega sui servizi segreti, controlla soltanto il Sismi e il Sisde, non i servizi segreti dell'Aeronautica, della Marina e dell'Esercito. Sono i Sios, servizi d'arma, che restano fuori da ogni coordinamento: per legge dipendono direttamente dal capo di Stato maggiore e dal ministro della Difesa. Se c'è stato

qualche episodio di insabbiamento o di depistaggio hanno nascosto delle tracce radar o distrutto documenti. Questo non è riconducibile prima battuta ai servizi di sicurezza. Ma semmai è riconducibile a quelle parti delle forze armate che gestivano gli apparati. Non ho avuto l'epoca nessuna traccia mi spingesse a dubitare sollecitare indagini in direzioni diverse dall'ipotesi che è stata immediatamente scartata».

Marta 15 ottobre 91

E il Sismi «sponsorizzò» subito la tesi del «cedimento strutturale» del velivolo

All'ambasciata Usa scattò l'allarme mentre il ministro ignorava ancora tutto

Sarà ben difficile che qualcuno riesca a far crollare il «muro di gomma» per un atto di giustizia e di verità verso le povere vittime di Ustica e per coloro che sono rimasti a piangerle. Ora tocca di nuovo ai politici spiegare, ma davvero racconteranno qualcosa di nuovo? Lelio Lagorio e Franco Mazzola non hanno certo dato questa impressione. Il Sismi e i famosi «cedimenti strutturali».

WLADIMIRO SETTIMELLI

ROMA. La sensazione, ogni volta, è sconcertante. Sembra sempre di aver già sentito tutto. Gli aggettivi utilizzati, il piglio enfatico e lo stile di chi parla «forte e chiaro» per riaffermare di aver fatto, sino in fondo, «il proprio dovere», sgomentano. Sgomentano perché qualcuno ha mentito, depistato, nascosto prove e perizie e tutti i membri della Commissione stragi lo sanno. Così come lo sanno i politici che, da ieri, hanno cominciato a deporre sulla tragedia di Ustica e sui «misteri» nazionali e internazionali che hanno portato alla morte 81 innocentissime persone, colpevoli solo di essersi imbarcate su quel Dc9 che volava da Bologna a Palermo. È questo, dunque, che lascia allibiti, indigna e non fa ben sperare per la verità e la giustizia che aspettano, come si sa, da ben undici anni. È toccato per primo, nell'immediato pomeriggio, all'ex ministro della difesa Lelio Lagorio, socialista di Firenze, salito a quel difficile incarico tra la presi-

denza del consiglio di Francesco Cossiga e quella di Arnaldo Forlani. Lagorio, lo dicono tutti, non ha certo qualcosa da nascondere. Non lo aveva allora e non lo ha sicuramente ora.

Ma la sensazione, dopo averlo ascoltato per un paio di ore, è che a lui, subito dopo la tragedia di Ustica, furono nascoste cose importanti. Insomma, qualcuno, quasi sicuramente, manovrò al di sopra del ministro. Anzi: nonostante il ministro. L'aereo di Ustica viene giù, ma la sera della tragedia nessuno informa immediatamente il ministro. Tutti fanno finta di niente.

Il giorno dopo, ecco i primi rapporti della forza aerea assai vaghi e generici. Naturalmente, televisione e giornali danno al dramma lo spazio che merita, con tutti gli agghiacciati particolari del caso. È lo stesso ex ministro della difesa che lo ha raccontato ieri. Ha riferito poi, quanto era venuto a sapere successivamente. C'era chi si era attivato immediatamente: gli esperti e i tecnici del-

l'ambasciata americana che subito dopo il disastro si mettono in contatto con tutte le proprie basi in Italia e con i comandi italiani, per avere dettagli e particolari.

Perché una attività così frenetica per una tragedia che, almeno formalmente, dovrebbe riguardare soltanto gli italiani e in particolare l'aviazione civile del nostro Paese? Ma perché gli americani — lo ha detto ancora l'ex ministro nella deposizione d'ieri — avevano subito deciso di accertarsi che i loro aerei e le loro navi di base in Italia, erano fuori da ogni responsabilità per quanto era accaduto. All'ambasciata di via Veneto, dunque, qualche dubbio su eventuali coinvolgimenti era venuto.

Lagorio ha poi raccontato l'attività del Sismi, il servizio di spionaggio militare diretto dal generale Santovito, piduista e legato mani e piedi al faccendiere Francesco Pazienza. Una decina di giorni dopo il dramma di Ustica, sul tavolo del ministro arrivano alcuni foglietti nei quali si racconta l'accaduto. Nella nota dei servizi tutto è generico e pare addirittura scopiazzato dai giornali.

È una specie di rapporto — ha spiegato ieri Lagorio — che pare essere stato preparato da un gruppo di dilettanti. Non ci sono allegati neanche dettagli tecnici o almeno il certificato di morte di una delle vittime per far comprendere al ministro quello che può essere accaduto sul jet. In quel rapporto, per la prima volta, viene co-

munque usata una definizione che poi diverrà (lo ha rilevato subito anche il presidente della Commissione stragi Libero Gualtieri) il «cavallo di battaglia» di quasi tutti coloro che stanno già manovrando per nascondere la verità.

Il Sismi, in sintesi, dice che l'aereo potrebbe essere precipitato per «un cedimento strutturale». È come una specie di scandaloso e vergognoso «imprimatur» del Sismi ad una tesi già preconstituita e prefabbricata. Su quel «cedimento strutturale», per anni, si scontreranno i periti di parte civile e gli inquirenti che, all'inizio, paiono accettare questa tesi come l'unica probabile e vera. Ci vorranno anni, il recupero in mare dei resti del jet, la scoperta di tracciati radar e alcune testimonianze anche anonime per far venir fuori, con una fatica immane, una verità ben diversa. L'ex ministro Lagorio, con voce chiara e senza incertezze, con un piglio tra il militare e il predicatore, ha raccontato un po' tutte queste cose chiedendo, ovviamente, che sia fatta piena luce sulla tragedia e riconfermando, come aveva già fatto dopo la tragedia davanti ai giudici e in Parlamento, di non aver nascosto mai niente. Anzi. Ha spiegato di avere ordinato ai militari di «declassificare», per i giudici, documenti anche segreti pur di arrivare alla verità. Una deposizione apparentemente lineare. Uno dei parlamentari della Commissione, comunque, rivolgendosi, all'ex ministro ha insinuato un

dubbio non certo peregrino. Ha chiesto: «È sicuro che a lei, primo ministro socialista della difesa, i militari abbiano sempre detto la verità?». Lagorio ha risposto che i militari si erano sempre dimostrati fedeli alle istituzioni e quindi...

Subito dopo, l'ex ministro della difesa ha parlato della vicenda dell'ormai famoso «Mig» libico caduto sulla Sila. Ha spiegato che i servizi segreti ritennero il jet militare una occasione davvero unica per dare una «occhiata» a quella splendida ed eccezionale macchina da guerra russa, ancora non ben conosciuta in occidente. È venuto così fuori che uno specialista della Cia, prima della restituzione dei resti del jet ai libici, poté controllare e redigere un dettagliato rapporto che si trova negli Stati Uniti e che è ancora segreto. La Cia fu invitata, insieme al «Mossad» israeliano, a quella «ricognizione» sui resti. Un altro parlamentare ha chiesto all'ex ministro: «Ma chi invitò la Cia e il Mossad in Sila?». Il ministro non ha saputo rispondere. Anzi ha detto di non aver mai dato quell'ordine. Insomma, i servizi segreti fecero tutto da soli. C'è anche una specie di gigantesco rapporto sulla situazione in tutte le basi militari italiane (a terra in cielo e in mare) nel momento della tragedia di Ustica. Fu Lagorio a farlo redigere per poi consegnarlo al presidente del consiglio Forlani. In Commissione non lo hanno mai visto. Ora lo cercheranno.

Iniziate alla commissione Stragi le audizioni dei politici che si occuparono del «caso»
L'ex ministro lascia intendere che opportunità politiche influenzarono la versione ufficiale

Ascoltato anche l'ex sottosegretario Mazzola
Adesso ha dubbi sul ruolo dei servizi segreti:
«Li ritenevo inefficienti ma affidabili
ma credo che ci hanno preso tutti per il bavero»

Ustica, ora Lagorio parla di complotto

E sul Mig libico una conferma: la Cia andò sulla Sila

L'Aeronautica conferma: personale della Cia andò sulla Sila per visionare il Mig libico. È questa l'unica novità sostanziale su Ustica nella giornata dedicata dalla commissione Stragi alle audizioni dei politici. Lelio Lagorio, ex ministro della Difesa, molto più prudente nell'escludere depistaggi e Franco Mazzola, ex sottosegretario con delega ai servizi segreti, ha ammesso di essere stato «preso per il bavero».

GIANNI CIPRIANI

■ ROMA. Due anni fa aveva sostenuto di aver rivoltato la Difesa «come un guanto». Ieri l'ex ministro Lelio Lagorio ha mostrato molta meno sicurezza, non ha nascosto alcuni dubbi e per due volte ha usato la parola «complotto», mentre sul Mig libico, in maniera sfumata, ha lasciato intendere che la versione ufficiale sulle cause della caduta fu molto influenzata da opportunità politiche. Franco Mazzola, che era sottosegretario ai servizi di sicurezza, a sua volta, ha ammesso di «essere stato preso per il bavero dai servizi segreti». Ma anche questo era stato ampiamente ipotizzato. Tutto qui. Puntualizzazioni, piccole precisazioni, qualche accusa tardiva ma nulla di clamorosamente differente da quanto era stato sostenuto anche in precedenza. Insomma, dopo le audizioni dell'ex ministro della Difesa e di Franco Mazzola, non si può dire che la verità sulla tragedia di Ustica si sia fatta più vicina. Ma anche questo era stato messo in conto dai palamentari della commissione Stragi che, nonostante le difficoltà, hanno deciso di non lasciare inesplicita alcuna strada che possa rivelarsi utile per capire cosa accadde la sera del 7 giugno 1980.

Le uniche novità sostanziali sono venute dall'Aeronautica che ha confermato l'interessamento della Cia per il Mig libico. Il capo di Stato maggiore, Stelio Nardini, ha scritto una lettera a Gualtieri per riferire

che effettivamente Lary Wilson, uno specialista della Cia, andò sulla Sila. Ma il sopralluogo avvenne il 22 luglio, quattro giorni dopo la data ufficiale del ritrovamento. Ad ogni modo la relazione, dalla quale si potrebbe risalire alla data reale di quella presenza, è ancora coperta da segreto. «Sottolineo - ha scritto Nardini - che sono state avviate azioni per ottenere la declassifica dei documenti». Proprio la vicenda dell'aereo del Mig 23 ha rappresentato la parte più interessante dell'audizione di Lagorio. «Sul Mig libico le prime ipotesi che facemmo tenevano conto di alcune voci di fermenti tra le forze armate di quel paese. Pensammo ad un tentativo di fuga, tenuto conto anche che dalle registrazioni emergeva qualcosa che faceva pensare ad una sparatoria. Poi decidemmo di avallare la versione del governo libico. Il Mig e il corpo del pilota furono restituiti per motivi politici». Insomma, l'ex ministro della Difesa ha fatto capire che non era ritenuta credibile la versione ufficiale secondo la quale l'aereo era finito sulle montagne calabresi in seguito ad un malore del pilota. Non una parola, però, sulla data dell'«incidente». Poco credibile, infatti, è anche la circostanza che il velivolo si sia schiantato proprio il 18 luglio, giorno in cui era in corso un'esercitazione Nato per la difesa aerea.

A inizio seduta Lagorio aveva cercato di difendere la sua «immagine», dopo i rilievi critici che sul suo conto erano stati mossi nella prima relazione Gualtieri e dopo le notizie della stampa che «mi descrive come uno che sa e non parla. Sono stato un ministro impegnato e limpido; ho cercato di aumentare l'efficienza delle forze armate. La trasparenza è stata l'obiettivo del mio lavoro è anche su Ustica ho agito tenendo presenti questi valori». Parole grottesche, dal momento che sulla vicenda di Ustica di tutto si può parlare meno che di trasparenza. E Lagorio, diversamente da altre volte, è sembrato rendersene conto e non si è sentito di escludere che possano essersi verificate alcune macchinazioni. «Certo - ha detto - la comunanza di intenti tra Sios e Sismi è cosa sulla quale occorre riflettere». Lagorio si riferiva al fatto che i servizi segreti, nelle prime fasi dell'inchiesta, suggerirono al giudice Santacroce la pista del cedimento strutturale.

Gualtieri, come prima questione, ha chiesto chiarimenti sulle riunioni del governo subito dopo la sciagura del Dc9.

Gualtieri: «Sappiamo che la presidenza del Consiglio riceve un mattinale dai servizi segreti. In questi mattinali del 28 o del 29 giugno ci sono tracce dell'incidente?»

Lagorio: «Il ministero della Difesa non riceve mattinali, solo rapporti ad hoc. I servizi trasmettono molte carte. Quando sono documenti di rilievo sono classificati e numerati e di questo tipo, per quanto riguarda Ustica, io non ne ho mai ricevute».

Gualtieri: Lei sa se il governo ha mai discusso il problema di Ustica?»

Lagorio: «Non ci fu nessuna riunione specifica. Il presidente del Consiglio di allora Cossiga ha ricevuto notizie per dispaccio nel luglio 1980 che escludevano l'ipotesi di

una collisione tra il Dc9 e un aereo militare. Anche a novembre in una riunione del Ciiis (Comitato interministeriale per la sicurezza, ndr) si parlò di Ustica: la riunione non era convocata per quello ma se ne parlò».

Gualtieri: «Non ho ricevuto i verbali di quella riunione».

Macis: «Nel 1989 il capo di Stato Maggiore Pisano affermò che nessun aereo italiano o straniero era decollato da basi nazionali quella sera; una lettura contraria potrebbe autorizzare a pensare che forse ne erano decollati da basi non nazionali. Lei coglie questi sottili distinguo?»

Lagorio: «Anch'io colgo questa differenza che non è una sfumatura: una nave da guerra straniera non è territorio nazionale, per esempio. Debbo dire che quando io ero al ministero della Difesa queste sfumature non emersero mai».

Buffoni: «Lei ha parlato del recupero dei resti di un altro aereo caduto al largo di Ustica...»

Interruzione di De Julio: «C'è un riferimento a quei reperti nella nostra documentazione ma non un'analisi che attesti l'epoca dell'incidente...».

Lagorio: «Al ministero me ne parlarono fin dal primo momento, ma escludemmo che quel velivolo potesse essere messo in relazione con l'incidente del Dc9». Per sostenere questa tesi, all'epoca, venne sostenuto che il fatto che l'aereo militare degli Stati Uniti fosse caduto molto tempo prima del Dc9 era provato dal fatto che il relitto aveva molta ruggine.

Lagorio: «Se il Mig non fosse caduto il 18 luglio ma si venisse a scoprire che era caduto il 27 giugno, in concomitanza con il Dc9, allora si che emergerebbe il complotto e sarebbe una cosa enorme e sconvolgente».

Dopo Lagorio, la commissione Stragi ha ascoltato Franco Mazzola, che nel 1980 era sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega ai servizi segreti. Mazzola, in precedenza, aveva sostenuto che sulla vicenda di Ustica i servizi segreti non vennero attivati. O, almeno, non vennero attivati in maniera specifica. Anche lui ieri ha mostrato molti più dubbi e ha rivolto accuse pesanti contro i servizi segreti. «Già a quel tempo avevo denunciato la loro inefficienza. Li ritenevo inefficienti ma nel complesso affidabili — ha detto l'ex sottosegretario — col senno di poi devo dire che ci hanno preso tutti per il bavero. In quel momento i servizi fornirono pochi elementi. Non mi venne detto tutto. Ho appreso la notizia della tragedia attraverso la radio. La telefonata del prefetto mi arrivò in un secondo momento. Nella telefonata si faceva cenno ad un attentato».

Caso Ustica

Pds: «Sedute in diretta televisiva»

■ ROMA. Il senatore Francesco Macis ha chiesto in una lettera indirizzata a Libero Gualtieri, presidente della commissione parlamentare sul terrorismo e le Stragi, di adottare gli accorgimenti tecnici necessari per consentire la trasmissione delle sedute della commissione. Le audizioni, infatti, sono già pubbliche attraverso il circuito interno televisivo ed è già possibile la trasmissione via radio.

«La pubblicità delle sedute affidata al circuito interno audiotelevisivo - ha scritto il senatore Macis - presenta qualche inconveniente in quanto consente la diffusione in diretta via radio, regolarmente effettuata da alcune emittenti, mentre non permette la ripresa dirette televisive. Si tratta a mio parere di un impedimento di carattere tecnico che può essere rimosso con qualche modesto accorgimento. Mi rendo conto che questa innovazione minima potrebbe tornare sgradita ai colleghi che hanno espresso. Ma a quel punto, a parte la palese contraddizione di uomini politici che accettano di buon grado la politica spettacolo quando ha contenuti propagandistici e promozionale e si ritraggono invece quando vengono esercitate le funzioni di controllo da parte del Parlamento, si porrebbe il problema di dare effettività alla pubblicità delle sedute. Ti chiedo pertanto, caro presidente, di voler assumere le iniziative che a te competono per assicurare fin dalla prossima seduta la possibilità di ripresa diretta Tv».

In precedenza, prima dell'iniziativa avviata dal senatore Macis, la proposta di trasmettere in televisioni le sedute della commissione parlamentare era stata avanzata sulle colonne de *L'Unità* da Gian Giacomo Migone.

10/10/81 UNITA'

Nel 1984 l'Aeronautica chiese al Sismi di affondare in mare i resti del mig libico
La notizia è stata data dal senatore Gualtieri durante i lavori della Commissione Stragi

Ieri sono stati ascoltati Forlani e Spadolini
Il presidente del Senato ha dato l'impressione di prendere le distanze dagli Stati Uniti:
«Non mi pronuncio sulla loro lealtà»

Ustica, si scopre un altro depistaggio

Nel 1984 l'aeronautica chiese al Sismi di affondare in mare i pezzi del Mig libico precipitato sulla Sila. È questa una delle novità più importanti nelle indagini su Ustica che sono emerse ieri. La commissione Stragi ha ascoltato Forlani e Spadolini che ha dato l'impressione di prendere le distanze dagli Stati Uniti. A chi gli domandava un parere sulla lealtà degli alleati ha risposto: «Non mi pronuncio»

GIANNI CIPRIANI

■ ROMA. Sulla strage di Ustica i politici continuano a sostenere di non sapere nulla. Se ci furono trame e depistaggi, ma solo se ci furono, le responsabilità vanno eventualmente attribuite ai servizi segreti e ad alcuni ambienti militari. Insomma, almeno per ora, le nuove audizioni programmate dalla commissione Stragi non sembrano aver portato grossi elementi di novità se non quella che è sembrata una presa di distanza dagli americani del presidente del Senato Giovanni Spadolini. Per il resto, l'unica notizia di una certa rilevanza della giornata è rappresentata dalla scoperta di un tentativo orchestrato nel 1984 da aeronautica e Sismi di affondare in mare il relitto del Mig libico precipitato sulla Sila. Un progetto che poi non andò in

porto. È stato lo stesso presidente della commissione, Libero Gualtieri, che nel corso dell'audizione di Amaldo Forlani ha reso noto che a San Macuto è stato trasmesso dal giudice Priore un documento in cui si parla dell'inquietante tentativo di aeronautica e Sismi di far sparire il relitto dell'aereo libico che risultava, dai documenti ufficiali, integralmente restituito. «Nell'aeroporto di Pratica di Mare - ha detto Gualtieri - ci sono sette casse piene di pezzi di quell'aereo. In base ai risultati delle indagini svolte sui resti trattenuti nel 1984 si vede che le analisi non vengono fatte per accertarne le caratteristiche tecniche ma per vedere se fossero state colpite da esplosioni di armi». Non è tutto. «Nel 1984 - ha aggiunto Gualtieri - questi pezzi, non re-

stituiti alla Libia, vengono affidati all'aeronautica che chiede il nulla osta ai servizi segreti per affondare in mare questi pezzi. Per fortuna quei pezzi non sono stati affondati. Il fatto curioso è che l'aereo, che doveva essere restituito alla Libia, per l'ottanta per cento credo sia ancora in Italia». Molti, a questo punto, sono gli interrogativi? Perché fu deciso di affondare i resti dell'aereo? Perché l'operazione saltò? C'era intenzione di affondare il relitto nella zona di mare in cui era precipitato il Dc 9 per creare disorientamento nel caso (che si è poi realizzato) di un'operazione di recupero? Domande alle quali sia i giudici che i parlamentari della commissione Stragi sono decisi a dare risposte.

Da parte sua il segretario della Dc, Amaldo Forlani, a proposito del Mig libico e dei pezzi di questo non restituiti alla Libia non ha detto niente. In compenso l'ex presidente del Consiglio ha escluso che i servizi segreti abbiano depistato le indagini anche se, ha aggiunto prudentemente «non ci metterei la mano sul fuoco». Ha aggiunto il segretario democristiano: «Da una parte c'è la tendenza a valutare i servizi in termini di inaffidabilità e scarsa operatività; dall'altra li si accusa di fare cose incredibili...».

Forlani ha poi sostenuto di non avere elementi che consentissero di affermare con certezza di essere stato ingannato. «Nessuna delle diverse ipotesi, anche se avevano una graduatoria di possibilità, è stata esclusa in modo drastico, tranne quelle di una collisione con aerei in volo o di un missile, perché sempre in collegamento con l'esclusione di esercitazioni in corso». «Al di là di dubbi e perplessità che ciascuno può avere sul funzionamento dei servizi - ha detto ancora Forlani - non credo che per il governo ci fossero motivi per giustificare una valutazione di inaffidabilità». Poi un'affermazione di «rito»: «Se ci fosse stato un atteggiamento di non trasparenza e di non collaborazione o diretto a depistare l'accertamento della verità sarebbe una cosa deplorabile e condannabile».

Dopo Forlani, la commissione Stragi ha ascoltato il presidente del Senato, Giovanni Spadolini, nella sua qualità di ex ministro della Difesa. Spadolini ha ricordato di aver voluto, già nel 1984, voler dare un contributo alla trasparenza togliendo il segreto di stato «anche se non tutti erano d'accordo. Ci sono state responsabilità anche politiche, altrimenti non saremmo arrivati fino a questo punto». Dopo l'au-

dizione Spadolini è stato avvicinato dai giornalisti. «Presidente - gli è stato chiesto - sono stati leali gli alleati quando hanno assicurato che la notte della strage di Ustica non c'era alcun mezzo militare nel basso Tirreno»? «Su questo preferisco non pronunciarmi» è stata la risposta, interpretata come una presa di distanza dagli Stati Uniti. Poco più in là il senatore Gualtieri ha rincarato la dose sostenendo che sulla strage di Ustica gli americani hanno un dossier, ma difficilmente lo lasceranno vedere. Intanto il caso Ustica ha fatto registrare la prima richiesta di autorizzazione a procedere contro un parlamentare. Il politico, però, è Luigi Cipriani, del gruppo Dp-Rifondazione comunista e uno dei membri più attivi della commissione Stragi. Cipriani è stato ritenuto «colpevole» della scomparsa di una cartellina con alcuni documenti arrivati a San Macuto. «L'abbiamo consultata in tanti - ha commentato Cipriani - io la trovai su un tavolino e non al suo posto. Eppure non ci hanno pensato due volte a scrivere il mio nome su una denuncia». Una vicenda grottesca che sfiora il ridicolo, soprattutto in virtù del fatto che, sulla strage di Ustica, i veri colpevoli sono impuniti da undici anni.

L'Unità

Giornale fondato da Antonio Gramsci

Anno 68°, n. 229
Spedizione in abbonamento
postale gr. 1/70
L. 1200/arretrati L. 2400

Venerdì
25 ottobre 1991

Il capo dello Stato critica i servizi segreti e invita Spadolini e Forlani a dire quel che sanno
In commissione Stragi il ministro Formica ha nuovamente attaccato l'Aeronautica

«Mi hanno fregato» Cossiga esterna i dubbi su Ustica

Anche Cossiga, adesso, ammette la possibilità di essere stato ingannato su Ustica. «Ho la sensazione di essere stato fregato», ha detto ieri conversando con i giornalisti. Il capo dello Stato non ha spiegato su che cosa basa la sua sensazione, «le cose che so sono quelle che ho detto», e ha avuto parole polemiche per Forlani e Spadolini. In commissione Stragi Rino Formica ha ripetuto i suoi attacchi all'Aeronautica.

PASQUALE CASCELLA GIANNI CIPRIANI

■ «Anch'io su Ustica ho la sensazione di essere stato fregato. Da chi e come non lo so». Dichiarazioni inattese, anche se già in passato il presidente della Repubblica aveva lasciato intendere di nutrire molti dubbi sulla lealtà delle persone che lo circondavano. Cossiga, ieri, ha commentato le dichiarazioni rilasciate davanti alla commissione Stragi da Forlani e da Spadolini. «L'onorevole Forlani è un uomo di tale responsabilità che non mancherà di informare gli organi giudiziari dei fatti che egli conosce». L'esternazione ha colpito anche la seconda carica dello Stato che aveva parlato

di responsabilità politiche nei depistaggi: «Sono certo che indicherà i responsabili sia all'autorità politica che a quella giudiziaria». Non è chiaro se la sensazione di Cossiga può essere «estesa» al 1978, quando allora ministro degli Interni Cossiga non riuscì a trovare la prigione di Moro. La commissione Stragi, intanto, ha ascoltato Rino Formica e Emilio Colombo. Formica ha attaccato duramente l'Aeronautica: «Puntarono tutto sull'ipotesi del cedimento strutturale perché c'era una volontà di bloccare. I depistaggi sono serviti a coprire qualcosa di ben più grave dell'abbattimento del Dc9».



Francesco Cossiga

Rubli all'Unità? Si sgonfiano le accuse Pds annuncia querele

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

SERGIO SERGI

■ MOSCA. Le accuse all'Unità, per i fondi del Pcus, si sgonfiano. Il ministero della giustizia russa, dopo le clamorose rivelazioni rilanciate con evidenza dalla stampa italiana, afferma di essere in possesso di un documento interno del Pcus in cui si cita genericamente il giornale come «creditore» di 50 mila rubli (circa 35 milioni di lire). Il portavoce del ministro conferma la marcia indietro sui soldi ai gruppi terroristi e sul ruolo di Gorbaciov. Di fronte alle contestazioni il ministro dice che le sue erano tutte affermazioni «di carattere politico». In Italia la polemica non si placa. Il Pds annuncia

querele contro tutti coloro che «hanno diffuso notizie false e infamanti», a Craxi che aveva invitato a dire la verità risponde Occhetto: «La verità l'abbiamo già detta, i legami economici con l'Urss si sono interrotti alla metà degli anni settanta». Ma il Popolo si accoda alla campagna e dice: avevamo ragione noi, il Pci era servo di Mosca. Sul caso Unità interviene Macaluso, presidente della società editrice: «Sono tutte scemenze, anzi provocazioni. Non abbiamo aspettato a dire la verità, l'abbiamo fatto con uno spirito che speriamo contaghi anche altri partiti».

Tragedia di Ustica, il presidente della Repubblica se la prende con il presidente Gualtieri
«Tutte quelle udienze servono a creare polveroni e a confondere le idee al giudice Priore»

Cossiga attacca la commissione Stragi

Non è dai servizi segreti che Cossiga si sente «fregato» («Se non sono segreti, restano servizi... igienici»). Sotto tiro è la commissione parlamentare stragi, e in particolare il suo presidente Libero Gualtieri, per l'inchiesta «parallela» sulla strage di Ustica: «Ogni seduta serve a confondere le idee al giudice Priore. Non vorrei che si stessero creando altri polveroni, confondendo speculazione politica con ricerca della verità».

DAL NOSTRO INVIATO
PASQUALE CASCELLA

■ GINEVRA. «Fregato, ho detto, non preso in giro». Francesco Cossiga non accetta né finenze né pudori. «Fregato, sì», ripete nella saletta allestita in tutta fretta nello storico palazzo delle Nazioni unite, a fianco dell'aula magna dove, tra grandi affreschi di atti di guerra squarciati da nudi portatori di valori di pace, ha appena esaltato i diritti dell'uomo. Non è un diritto quello alla verità e alla giustizia che ancora è negata alle 81 vittime della strage di Ustica, ai loro familiari e al paese intero? Ma anche Cossiga si presenta come una vittima. «Sì, fregato su Ustica», insiste. Da chi? Comincia con un tono sommesso, Cossiga: «Non lo so, non lo so... Certo è che dopo 10 anni che magistrati e commissioni d'inchiesta non riescono a risolvere il problema di Ustica, chi era presidente del Consiglio allora, anche se per un mese e mezzo, al quale la cosa fu presentata come un tragico ma ordinario incidente aereo, se la cosa è diversa, si sente ovviamente fregato». Il tono della voce dell'uomo che oggi è capo dello

Stato è rauco, ma trova un'impennata: «Non mi sembra che con tutte queste udienze della commissione d'inchiesta stiamo facendo passi avanti e non vorrei che si stessero creando altri polveroni che rendono ancora più difficile l'opera meritevole della magistratura romana». Si riferisce al «giudice Rosario Priore», preciserà in seguito, quasi a segnalare una presa di distanza dai precedenti magistrati, Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce, il cui operato è al vaglio del Csm. Eppure il presidente sorvola sui tanti incartamenti rimasti per anni nel buio dei cassetti giudiziari. Si preoccupa di altre «ombre». Testualmente: «Che lo lascino lavorare, Priore, Ogni seduta della commissione d'inchiesta parlamentare serve a confondergli le idee... Tutti coloro che osannano la magistratura quando colpisce l'avversario, lascino i magistrati lavorare in pace».

Cossiga sospetta di essere il bersaglio grosso. E non da oggi. Ecco perché, nell'ufficialità delle dichiarazioni davanti alle telecamere, nemmeno tira il

fiato e si libera del rospo: «In uno stato di diritto non si può continuare a fare inchieste parallele: una seconda le regole del diritto e l'altra secondo i capricci di alcuni rappresentanti politici». I servizi segreti non c'entrano. O, almeno, non sono questi che Cossiga pare temere. Teme, invece, la commissione parlamentare sulle stragi («A cominciare dal senatore Libero Gualtieri», scandirà il capo dello Stato prima che la porta si chiuda alle sue spalle) convinto che lì si annidi la «speculazione politica»: «Molte volte mi chiedo se le commissioni d'inchiesta siano fatte per sfomare argomenti da spendere in campagna elettorale...». Un capo d'accusa alimentato anche da una ironia greve: «Non è escluso che lo stato delle mie corde vocali sia frutto di un complotto o di una strage. Provate a dirlo al senatore Gualtieri. Anzi, non glielo dite perché non vorrei che aprisse un nuovo capitolo su i segreti dell'afonia del presidente della Repubblica...».

Su quanto, invece, è avvenuto 11 anni fa, nel cielo di Ustica, Cossiga ha poco da dire: «È caduto un aereo, è stata istituita una commissione d'inchiesta. Leggete i resoconti per vedere chi ha sollevato ipotesi diverse da quelle del cedimento strutturale». Lui di questo «pre-se atto». E ora è infastidito dai dubbi e dalle prese di distanza che, appunto alla commissione stragi, sciorinano i suoi successori, da Amaldo Forlani e Giovanni Spadolini. Ha un'impennata, il capo dello Stato, e si aggrappa alla lettera scritta nell'86 a De Mita: «Ma se sono

stato io che ho chiesto e ottenuto che l'inchiesta fosse riaperta anche con atti concreti come il ripescaggio dei relitti».

C'è un'altra impennata. Sui servizi segreti. Anzi, Cossiga sembra correggersi. Per loro non sarà disponibile a mettere la mano sul fuoco, ma non per questo lo scarica: «I servizi segreti una volta che non sono più segreti rimangono soltanto servizi... I servizi sono ormai in ogni casa che sia dotata di normali impianti igienici. Se uno Stato ritiene di non poter tutelare gli appartenenti ai servizi segreti... tanto vale che abolisca i servizi segreti e si serva dei normali servizi». È questo il linguaggio che usa Cossiga quando si sente toccato in prima persona. Quante ne ha dette al giudice Felice Casson! E ora che un consigliere del Csm, Alfonso Amatucci, gli chiede di andarle a ripetere mercoledì all'organo di autogoverno della magistratura, di cui Cossiga è presidente, si abbandona ancora al dileggio: «Quello che ho detto a Casson, se riterò, lo trasformerò in impulsi nei confronti delle autorità che hanno il potere di investire il Csm di queste cose. Il consigliere Amatucci gli inviti li rivolga alle persone che intendono far affluire a casa sua...». E il tiro di fuoco si allarga all'intero Csm, che - dice Cossiga - «si politicizza sotto la spinta corporativa dell'Associazione nazionale magistrati». Ed è l'ennesima sfida: «Se il Csm ritiene che io ecceda dai miei poteri, provi ad adire alla Corte costituzionale in un regolare conflitto di attribuzione».

**«Muro di Gomma»
Cecchi Gori:
«Ancora qualcuno
che si sente leso»**

Mario e Vittorio Cecchi Gori, produttori del film di Marco Risi «Il muro di gomma» sulla tragedia di Ustica, replicano all'Associazione arma aeronautica che, nei loro confronti e di quelli dei distributori

del film, ha sporto querela per il reato di diffamazione aggravata. «Non ci è dato ancora sapere - commentano i Cecchi Gori - a danno di chi». I produttori del film di Risi, che affermano di essere venuti a conoscenza della querela dalle notizie apparse sulla stampa, sostengono di non essere sorpresi: «Perché nel nostro paese - spiegano - purtroppo qualsiasi atto di coraggio, da qualsiasi parte provenga, finalizzato a far luce su vicende ancora avvolte nel mistero o su azioni delittuose rimaste impunito, trova sempre chi, dichiarandosi assertore di superiori interessi della collettività, si ritiene leso nei suoi diritti e legittimato ad invocare giustizia riparatoria di pretesi torti subiti». I Cecchi Gori hanno dato incarico ai loro legali di tutelare i loro interessi.

Ustica: «Non bloccate la commissione Stragi»

Dopo i violenti attacchi di Cossiga contro la commissione Stragi e il suo presidente Libero Gualtieri (nella foto), l'associazione dei familiari delle vittime della strage di Ustica e il collegio di parte civile, riuniti a Bologna, hanno diffuso un documento in cui rilevano «l'esigenza che l'indagine giudiziaria non subisca interruzioni in una fase cruciale, e l'essenzialità del lavoro svolto dalla commissione Stragi, documentato dalla prima relazione inviata al parlamento nell'ottobre del 1990. Questo impegno teso all'accertamento delle disfunzioni istituzionali che hanno fino ad oggi consentito l'impunità dei responsabili di questa come di altre stragi - prosegue il documento - è un lavoro importante e proficuo che deve continuare coerentemente alla volontà del parlamento di cui la commissione è espressione istituzionale e che ha fornito ulteriore stimolo e impulso all'indagine giudiziaria. Dalle massime autorità dello stato ci si attende la realizzazione dell'impegno concreto per rimuovere gli ostacoli che ad ogni livello nazionale e internazionale si frappongono a svelare una verità che pochi riescono a nascondere ai più».

Cossiga: «Non darò tregua a Gualtieri»

Colpi contro tutti: «Le spese del governo sono da galera»

«Ho preso una così grossa tranvata». Cossiga ancora soffre per il suo messaggio sulle riforme finito in archivio. Ora si accontenta di «mezze riforme», come quelle per la lotta alla criminalità organizzata. «Occhetto ha ragione». Oscilla, il presidente. Condanna la politica del bilancio pubblico: «Roba da galera». Ma poi attacca la sinistra dc che non dà tranquillità ad Andreotti. E tiene sotto tiro Gualtieri, Casson e il Csm.

DAL NOSTRO INVIATO
PASQUALE CASCELLA

TORINO Non dà e non si dà tregua, Francesco Cossiga. La raucedine inferisce, ma il capo dello Stato non perde occasione per lanciare le sue invettive. Ancora contro Libero Gualtieri, il presidente della commissione Stragi che si sta occupando di Ustica e di Moro. Di nuovo contro il giudice Felice Casson, che ha avuto la ventura di imbattersi e di indagare su «Gladio». A sorpresa, tra i bersagli presidenziali torna il ministro del Bilancio, quel Paolo Cirino Pomicino a suo tempo tacciato come un «analabeta di ritorno», se non l'intera politica economica del governo. Ma chissà perché, Cossiga salva «Giulio VII». Anzi si scaglia contro la sinistra dc che mal sopporta il cinico tirare a campare del presidente del Consiglio. Puntuale è anche l'invettiva contro il Csm e i giudici che nutrono dubbi sulla superprocura e il superdipartimento investigativo sulla criminalità organizzata allestiti in fretta e furia da Martelli e Scotti. Sì, ammette che è una

«mezza riforma», proprio come ha denunciato ieri su *l'Unità* Achille Occhetto, ma per il presidente (che continua a scherzare sulla sua aspirazione a diventare presidente, anche «onorario», del Pds) è meglio che niente. Sicuramente meglio della «grossa tranvata» che Cossiga lamenta d'aver preso con il suo messaggio al Parlamento sulle riforme istituzionali.

«Ho un polipo, non un cancro». «Chiarimolo subito: se tra qualche giorno andrò in clinica è per togliermi un polipo. Che non è un cancro». Accoglie così, Cossiga, i giornalisti in uno storico salotto della Prefettura. Vuole che sia chiaro per «non dare speranze all'illusione di vasti settori del paese, tra cui il giudice Casson». È l'annuncio che sta per mettere a dura prova la cordite («la malattia degli avvocati e dei cantanti») che lo affligge. «Se non soffrissi alle corde vocali - si schemirà alla terza esternazione della giornata - entreremmo nell'ambito del

miracolo... Non è che mi sia comportato sempre bene. Come dice Dante? C'è la legge del «contrappeso»».

Cirino Pomicino in galera? Non perde, Cossiga, l'occasione pubblica della solenne commemorazione del trentennale della scomparsa di Luigi Einaudi, a palazzo reale. Il sindaco Valerio Zanone ha appena tratteggiato la figura di quel presidente «scomodo» che «ha fatto scandalo», che l'ultimo inquilino del Quirinale

si «mette al passo». Va al microfono a lodare il «coraggio» del predecessore nell'affermare «l'esistenza di un potere presidenziale distinto da quello del governo e del Parlamento» e nell'esecutarlo soprattutto sulla copertura delle leggi di spesa. «Lui fece 4 messaggi, io credo di essere arrivato a 40». L'ennesimo è questo, chiaramente riferito all'ultima legge finanziaria: «Se un privato usasse per le sue spese il sistema oggi in vigore nel pubblico

finirebbe in galera». Un «impulso» a procedere nei confronti del ministro del Bilancio, l'andreottiano Cirino Pomicino, uso a firmare quegli «asogni scoperti o postdatati che nel diritto comune sono reali» come se fossero «raffinati strumenti di governo del bilancio»? Fatto è che Cossiga si dice «certo» che «avrebbero rabbrivito sia Einaudi sia lord Keynes». E in prima fila, Cesare Romiti si spella le mani nell'applauso. Ma in serata Cossiga dirà agli industriali che «non ci può essere alterità rispetto al governo» e rivolgerà un appello: «questo paese o lo salviamo tutti insieme, oppure è perduto».

Tre gladiatori a corte. C'è anche una esternazione privata che diventa pubblica: «Chiedetemi se ho visto due gladiatori e una gladiatrice...». Detto fatto. E Cossiga rivela di aver ricevuto il gladiatore Giorgio Mathieu, costretto alle dimissioni dal suo incarico di consigliere comunale liberale, la sua signora (e gladiatrice anche lei) Luciana Caffarati e un altro gladiatore con la tessera del Pli, Giuseppe Viroglio, che «nel lavoro privato ha avuto gravi fastidi da gente che, avendo fatto il '68, è schizzenosa non di spaccare la testa a qualche poliziotto ma di avvicinare gente che ha servito il paese». Con loro, Cossiga, ripara «viltà» della «classe politica».

Ossi nello schedario. «Non gli ossi di Montale». Scherza, Cossiga. Dopo le ulti-

me, scottanti rivelazioni sull'eredità di «Gladio» consegnata nell'86 alla nuova struttura claudenstina di «Ossi», il presidente, che ha mandato Sergio Berlinguer, segretario generale del Quirinale, in missione segreta scortato da quelli di «Ossi», si è preso la «curiosità» di informarsi. Per scoprire che, sì, quegli «Ossi» erano «in uno schedario in cui c'era la lettera k». Ma che scherzo è quello che tocca il mistero dell'ufficio affari sporchi?

Ci provi Gualtieri... Gualtieri manda un messaggio napoletano ricordando che sulla tragedia di Ustica la Commissione stragi «è stata finora attentissima a non tirare dentro il presidente»? «Che provi a farlo», è il contromessaggio di Cossiga. Chissà se sa già che il dc Flaminio Piccoli vuole che sia chiamato a rispondere sui misteri del caso Moro. Fatto è che avverte Gualtieri: «Provi a tirare in ballo davanti a una commissione d'inchiesta parlamentare il presidente della Repubblica!». Se ne avrà il tempo, visto che Cossiga ha deciso: «Rinvierò la legge di proroga della Commissione. Il Parlamento può riapprovarla, ma dopo io vedrò se non ricorro agli estremi del dovere di rifiuto assoluto della promulgazione. C'è sempre la Corte costituzionale che mi può giudicare. Non mi faccio intimorire, io...».

Occhetto ha ragione, ma... Sfida anche il Csm, Cossiga, a ricorrere all'Alta corte. Incassa l'archiviazione del ca-

so Casson («Nessuno l'ha investito, il Csm: si è autoinvestito. Fanno tutto da soli: si denunciano, si assolvono, si trasferiscono, si pigliano il caffè, tutto»), ma insiste nel sostegno ai provvedimenti antimafia di Martelli e Scotti. Quelli che Occhetto ha definito «mezze riforme». «Ho letto con molta attenzione l'articolo su *l'Unità*. L'on. Occhetto ha ragione: vi sarebbe una grande riforma da fare che sarebbe di ridere in modo organico l'assetto delle forze di polizia e dell'autorità politica amministrativa cui spetta organizzarle. Ma questa richiederebbe tempi, per produrre frutti, ben maggiori di quanto non ci permetta la crudeltà delle scadenze».

«Ho preso una tranvata». Si accontenta di «mezze riforme», il presidente, anche in materia istituzionale: «Le ho sollecitate ma ci ho fatto una così brutta figura, ho preso una così grossa tranvata in Parlamento che non vorrei prenderne un'altra». Ora chiede che si utilizzino i prossimi 7 mesi «per operare sulle regole in base alle quali dare un carattere costituente alla prossima legislatura». Lo chiede anche De Mita? «Io so cosa sostengo io». Già, a differenza della sinistra dc, sostiene Andreotti, nonostante anch'egli firmi quel bilancio che fa rabbrivire: «Quello che non si può fare - dice accusando e giustificandosi - è rendere incerto il quadro politico con gravi ripercussioni anche sul funzionamento dello Stato».

ANTEPRIMA
guida ai piaceri
di Bologna

**EMILIA
ROMAGNA**

BOLOGNA

Supplemento al n. 236 de l'Unità di sabato 2 novembre 1991. Redazione via Barberia 4, tel. 232.772-234.899.

SCONTO COSSIGA-GOVERNO

Ustica, Italicus-bis, Due agosto-bis, un colpo mortale alle inchieste se non dovesse passare il decreto che le prolunga di altri due anni

Le stragi nel cassetto

«Senza la proroga azzerate le indagini»

Ustica, Italicus-bis, 2 agosto-bis. Sono inchieste a rischio dopo che Cossiga ha detto di non voler firmare il decreto che proroga di due anni la scadenza delle inchieste. Secci: «In questo paese non spetta al presidente fare le leggi». Dall'inchiesta sul 2 agosto nuovi interrogativi sulla vera natura di Gladio. Nell'ultima sentenza, Casson ha invitato a indagare su Fachini, condannato e poi assolto al processo per strage.

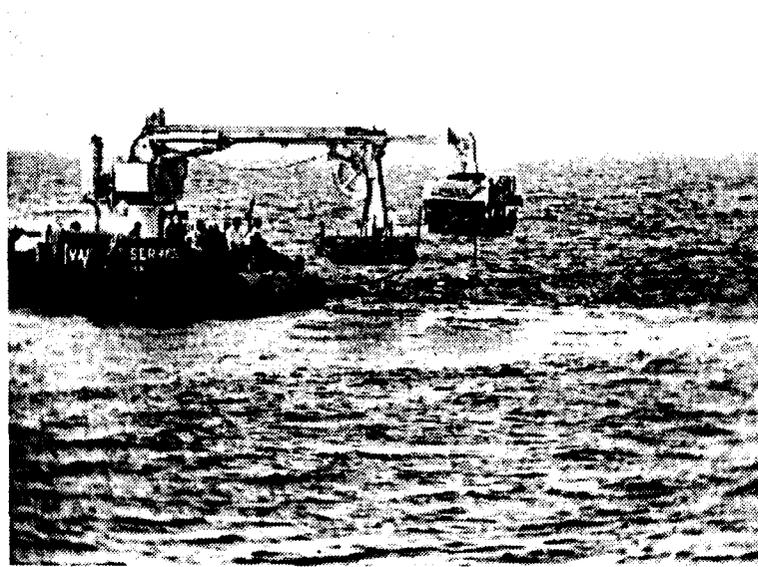
GIÒ MARCUCCI

■ BOLOGNA. «È una delle prime volte che il presidente si scontra frontalmente con il governo. Noi pensiamo che le indagini sulle stragi iniziate con il vecchio rito debbano continuare con il vecchio rito per non essere azzerate. D'altro canto non mi sembra che spetti a Cossiga fare le leggi o stabilire la durata di norme transitorie del codice penale». Così Torquato Secci, presidente dell'Associazione familiari delle vittime del 2 agosto, commenta l'ultima sortita del presidente della Repubblica. In un'intervista rilasciata al direttore del Gr2, Cossiga ha detto che non intende firmare il decreto legislativo che proroga fino al 31 dicembre '93 i termini per la definizione dei processi in fase di istruzione con il rito previsto dal vecchio codice di procedura penale.

Se Cossiga dovesse tener fede alle sue parole, molte delle

inchieste sulle stragi ancora in corso dovrebbero essere archiviate il prossimo 31 dicembre e trasmesse al pm per proseguire con il nuovo rito. Tra queste, l'inchiesta sulla strage di Ustica e le indagini bis sulla strage del 2 agosto e su quella dell'Italicus. «Per molte indagini sarebbe un colpo pressoché mortale», afferma Guido Calvi, ordinario di procedura penale e membro del collegio di parte civile al processo per la strage del 2 agosto.

«Se i fascicoli passassero dai giudici istruttori ai pubblici ministeri - spiega - dovrebbe iniziare una lunghissima attività per stabilire quali atti siano utilizzabili secondo le regole del nuovo rito e quali no. Tutto questo equivarrebbe di fatto a un azzeramento delle indagini». «Nel caso in cui il presidente persistesse nel suo atteggiamento», aggiunge Calvi, «si aprirebbe un grave conflitto



Ustica. Il recupero dei resti dell'aereo dell'Itavia

istituzionale. Il potere di legiferare appartiene al Parlamento e, sotto forma di decreto, al governo, ma non al presidente della Repubblica. La divisione dei poteri comporta una rigida spartizione di competenze».

L'inchiesta bis sulla strage di Bologna si è recentemente arricchita degli atti raccolti dal

giudice veneziano Felice Casson, titolare dell'inchiesta su Gladio, il superservizio parallelo nato negli anni '50 da un accordo tra Cia e Sifar. Nel maggio scorso, il giudice bolognese Leonardo Grassi, che indaga su possibili collegamenti tra elementi di Gladio e gli autori della strage alla stazione, ha

inviato alla Commissione stragi una lettera in cui la documentazione raccolta presso gli archivi del Sismi, il servizio segreto militare, viene definita «incompleta e poco affidabile». Il giudice Grassi e il pm Libero Mancuso hanno anche appurato che negli elenchi ufficiali di Gladio manca, tra gli al-

tri, il nome del custode del Nasco (così venivano chiamati i depositi di armi ed esplosivi della struttura segreta) di Taranto. Taranto è la città in cui ebbe inizio il depistaggio delle indagini sulla strage alla stazione di Bologna per cui sono stati condannati gli ufficiali del Sismi deviato. Perno dell'operazione, fu una valigia di esplosivo piazzata su un vagone passeggeri e fatta trovare nel gennaio dell'81 alla stazione di Bologna.

Nelle cartelle del Sismi sono stati trovati i nomi di vari neofascisti coinvolti nella strategia della tensione. Tra questi quello di Gianni Nardi, morto nel '76, su cui indagarono i giudici bolognesi titolari di un'inchiesta su Ordine Nero. Il giudice veneziano Casson accusa i vertici del Sismi di aver offerto copertura, tra gli altri, a Massimiliano Fachini, condannato in primo grado e assolto in appello per la strage di Bologna. Da più parti, scrive il giudice Casson, «sono emersi i suoi rapporti col Sid». Rapporti che secondo il magistrato occorre approfondire «anche in riferimento a quanto finora accertato sulle connessioni tra i cosiddetti «gladiatori», gli ambienti eversivi di destra e i vari reparti del Sid e del Sismi (tra cui quelli responsabili della gestione di Gladio)».

Gladio bianca
Un sacerdote:
«Studiavamo
il comunismo
per meglio
combatterlo»



Wilson Pignagnoli

■ REGGIO EMILIA. «Sì, a quei corsi ci sono stato, si studiava la dottrina comunista per meglio fronteggiarla. Oggi non ce ne sarebbe più bisogno». Mons. Wilson Pignagnoli, sacerdote di Reggio Emilia, racconta la sua esperienza in quella sorta di «Gladio ecclesiastica» di cui ha dato notizia un gesuita.

MELETTI IN NAZ.

SCONTRIO COSSIGA-GOVERNO

Daria Bonfietti: «Per dieci anni sono successe cose molto gravi e nessuno ha sollevato problemi formali». «Sarebbe assurdo e impossibile bloccare le indagini proprio adesso»

«Ci basta la verità»

Ustica, i familiari non si rassegnano

«Per 10 anni sono successe cose molto gravi e nessuno ha sollevato problemi formali». Lo afferma Daria Bonfietti, presidente dell'associazione familiari vittime di Ustica, commentando la sortita di Cossiga contro il decreto che prolunga le indagini sulle stragi. «Spero che il governo difenda le sue prerogative. A noi interessa solo la verità. Delle motivazioni di Cossiga giudicherà la storia».

GIGI MARCUCCI

■ BOLOGNA. «Non sta a me giudicare se quel decreto sia costituzionale oppure no. Trovo però inconcepibile che motivazioni giuridiche pur rilevanti possano diventare d' ostacolo alla ancora più rilevante ricerca della verità». A Daria Bonfietti non interessano le spinose tematiche istituzionali sollevate dall'ultimo intervento del presidente della repubblica. E ancor meno interessano i motivi che hanno spinto Francesco Cossiga a minacciare la bocciatura del decreto governativo che proroga di due anni la scadenza delle inchieste giudiziarie nate col vecchio rito. Tra queste c'è l'indagine sulla strage degli 81 passeggeri del Dc 9 partito il 27 giugno da Bologna e mai giunto a Palermo, dove era atteso. «Se Cossiga ha fatto quello che ha fatto avrà i suoi motivi, non sta a me valutarli», taglia corto Daria Bonfietti, sorella di uno dei

passeggeri dell'aereo abbattuto da un missile nei cieli di Ustica e presidente dell'Associazione familiari delle vittime che da 11 anni reclama giustizia.

Nel giugno del '90 il presidente vi assicurò il suo «impegno per l'accertamento della verità». Ora minaccia di chiudere la commissione stragi e rifiuta di controfirmare il decreto che prolunga le indagini. Non le sembra contraddittorio tutto ciò?

«Cossiga dà un'interpretazione della legge di cui non voglio e non posso parlare. Spero che il governo difenda le sue prerogative, ma la discussione su questo punto è materia per giuristi e politici. Io mi limito a dire che si deve arrivare all'accertamento della verità sulla strage di Ustica».

Cosa succede se il decreto nufraga?

«Il fatto che in 10 anni non si sia arrivati alla verità non è attribuibile al caso. Interrompere l'inchiesta oggi, mentre si sta recuperando il relitto dell'aereo, è impossibile: in fondo al mare ci sono reperti che dovranno essere sottoposti a perizia. Sarebbe assurdo bloccare le indagini proprio nella fase in cui è emerso il maggior numero di elementi probatori».

Si è mai chiesta perché Cossiga si comporti così?

«Non l'ho fatto e non lo voglio fare. Non sono dentro la testa del presidente, rinuncio a conoscere le motivazioni dei suoi comportamenti. Forse il suo atteggiamento risponde a esigenze istituzionali che comunque sfuggono alla mia valutazione. Sarà la storia a dire cosa l'ha mosso».

Nell'89 il presidente, a proposito di Ustica, si paragonò al marito a cui sta stata nascosta la verità sulla morte violenta della moglie. Pochi giorni fa ha sostanzialmente ribadito il concetto: «Mi hanno fregato».

«Ho sempre pensato che si dovesse partire proprio da quel punto. Fregare un presidente del consiglio (tale era Cossiga all'epoca della strage, ndr) non mi sembra cosa da poco. Anche per questo non credo che da parte di Cossiga ci sia una non-volontà di ac-

certare come andarono le cose».

Non crede che certi atti rischino oggettivamente di rafforzare un muro di gomma che ha appena cominciato a incrinarsi?

«Effettivamente le continue schermaglie ci preoccupano, ma penso che in gran parte della classe politica ci sia la volontà di fare piena luce su questa vicenda. Per 10 anni nessuno ha detto niente sulle cose molto gravi che avvenivano. Guarda caso in quel lungo periodo nessuno ha posto problemi formali. Ora mi sembra inconcepibile che pur rilevanti motivazioni giuridiche possano fermare l'ancora più rilevante ricerca della verità».

Cossiga ci ha detto che il giorno della strage ci fu una vera azione di guerra». Quando lei fece questa dichiarazione fu smentita dal Quirinale, che parlò di equivoco. Oggi le indagini confermano che quella notte l'«azione di guerra» ci fu. Niente male come equivoco, non le pare?

«Nell'89 era già stata depositata la perizia che parlava di un missile come unica causa dell'abbattimento del Dc9. Senza alcuno sforzo interpretativo se ne deduceva l'esistenza di uno scenario di guerra nel cielo di Ustica. Uno scenario che è ancora tutto da ricostruire».

LA STRAGE DI USTICA

Il titolare dell'inchiesta ieri era a Bologna per verificare i percorsi degli aerei civili e militari

Undici anni dopo

Priore sequestra i nastri dei voli

Le bobine in cui sono registrati i voli civili e militari dell'80, l'anno della strage di Ustica, sono sotto sequestro per ordine del giudice Priore. Il magistrato romano le ha esaminate ieri nella sede bolognese del Centro informatico delle Fs, che nell'80 curò per conto di Civilavia la fatturazione dei sorvoli. In 11 anni e 4 mesi trascorsi dalla strage è la prima volta che i nastri vengono acquisiti.

GIUGI MARCUCCI

■ BOLOGNA. Da 15 giorni sono sotto sequestro i nastri su cui nell'80, l'anno della strage di Ustica, vennero registrati i voli civili e militari sul territorio italiano. Il provvedimento è stato firmato dal giudice istruttore Rosario Priore, che indaga sul disastro del 27 giugno '80. Ieri il magistrato ha effettuato un sopralluogo nella sede bolognese del «Centro Controllo Linee» delle Ferrovie dello Stato, che dall'80 all'83 curò per conto di Civilavia la fatturazione dei «sorvoli» alle compagnie aeree nazionali ed estere nonché alle aviazioni militari di vari paesi.

Negli uffici del Ccl sono stati «letti» e messi a confronto il nastro sequestrato nella sede centrale di Civilavia e quello conservato negli archivi del capoluogo emiliano. L'opera-

zione, ha spiegato Priore, non avrebbe potuto essere svolta altrove perché richiede un *software* di cui in quegli anni disponevano solo gli uffici del Centro delle Fs che, su incarico del Ministero dei Trasporti e di Civilavia, calcolava gli affitti per gli «inquilini» dello spazio aereo nazionale. Priore non ha voluto commentare in alcun modo l'iniziativa: «È solo un filone di indagine», ha detto ai cronisti, «non so a cosa porterà».

L'accertamento ordinato dal giudice romano corona un momento delicato dell'inchiesta giudiziaria. Dalle *strips* del centro elaborazione dati potrebbe arrivare una conferma importante della cosiddetta «pista americana»: un'intensa attività di velivoli militari statunitensi nel cielo di Ustica la notte in cui il Dc 9

Itavia decollato da Bologna e atteso a Palermo precipitò con 81 persone a bordo. È la prima volta che le bobine di Civilavia vengono acquisite, decrittate e stampate per ordine dell'autorità giudiziaria. Ma negli 11 anni e 4 mesi trascorsi dalla strage di Ustica più volte si è affacciata l'ipotesi che un'azione di guerra abbia fatto da cornice alla tragedia.

Nel marzo dell'89, un anno e mezzo prima che il giudice istruttore Priore e il pubblico ministero Giovanni Salvi «ereditassero» le indagini dai colleghi Bucarelli e Santacroce, fu depositato il parere della commissione Blasì. «L'unica ipotesi che superava indenne

il vaglio dei periti giudiziari», è scritto nella relazione della Commissione Stragi, «era l'esplosione esterna, ravvicinata, di un missile». Tre mesi più tardi, il presidente della Repubblica, nel corso di un incontro con parlamentari e familiari delle vittime della strage, tratteggiò, tra varie eventualità, quella che nel cielo di Ustica si fosse svolta una battaglia aerea.

La svolta per l'inchiesta è giunta un mese fa, quando il giudice Priore ha firmato sei comunicazioni giudiziarie (l'inchiesta si svolge col vecchio rito) inviate ad altrettanti militari. Negli avvisi si ipotizza che siano state fatte sparire le prove della presenza di caccia americani in volo sulla zona della strage. Una circostanza emersa a giugno, con la deposizione di Roberto Bruschina, ex maresciallo del Soccorso aereo di Ciampino. La sera della strage, ha raccontato Bruschina, un ufficiale si precipitò nella sua stanza per ordinarli di contattare il terzo Roc di Martinafranca: nella zona di Ustica c'erano aerei americani e c'era il rischio di collisioni con gli elicotteri di soccorso. Questa verità, secondo i giudici, potrebbe essere stata nascosta per 11 anni e 4 mesi.

Due soluzioni al vaglio del governo per salvare le inchieste sulle stragi

Dovrebbe accadere a metà settimana. Al prossimo Consiglio dei ministri, il Guardasigilli Claudio Martelli sottoporà due soluzioni per salvare le inchieste sulle stragi e superare il conflitto tra governo e Quirinale sul decreto di proroga che Cossiga rifiuta di firmare, giudicandolo incostituzionale. Tra queste soluzioni, che hanno entrambe il via libera del capo dello Stato, Andreotti e gli altri sceglieranno.

Prima soluzione: ridurre la proroga da due ad un anno solo, trasformando il decreto legislativo in decreto legge o disegno di legge, destinato, quindi, a passare dal voto della Camera per l'approvazione o per la conversione. Seconda soluzione: lasciare che le inchieste vengano chiuse e trasferite dal giudice istruttore al pubblico ministero, dal vecchio al nuovo rito. Una norma transitoria consentirebbe però di salvaguardare il valore probatorio degli ac-

certamenti più importanti fatti fino ad ora, benché il ministro della Giustizia insista nel dire che non si tratta di «nulla di eccezionale». Questa seconda soluzione consentirebbe comunque di superare del tutto le obiezioni di Cossiga sull'inopportunità di un'ulteriore sopravvivenza del codice Rocco abrogato già da due anni, e al tempo stesso di non azzerare vent'anni di indagini sui principali misteri dello Stato.

E mentre i suoi tecnici lavorano sulle proposte che garantiranno il successo della mediazione da lui svolta nello scontro tra Palazzo Chigi ed il Quirinale, Martelli, da Milano, difende ancora una volta il progetto di un unico centro di raccordo delle indagini sulla mafia, progetto nato con la Dia (Direzione investigativa Antimafia, ovvero l'organismo interforze dei tre corpi di polizia) e la Dna (Direzione nazionale antimafia, ovvero la

Procura nazionale antimafia a capo di 26 procure distrettuali). Mentre contro quest'ultimo progetto, meglio conosciuto come "superprocura", lancia strali Magistratura Democratica, la corrente di sinistra dei giudici («E' una scorcioia di efficacia esclusivamente pubblicitaria», ha detto a Napoli il segretario, Livio Pepino), il ministro Guardasigilli ha dichiarato che «non si poteva continuare a combattere il crimine nella più totale disorganizzazione dello Stato, con tre polizie, tre servizi segreti concorrenti, una magistratura che polverizza le indagini in 161 procure, dentro le quali ogni procuratore fa quello che vuole». «Noi non vogliamo magistrati più deboli - ha detto Martelli - vogliamo una pubblica accusa più forte, capace di affrontare i mafiosi e i camorristi, di portarli alla sbarra, processarli, e una volta condannati, tenerli dentro».

M/M/PI

L'UNITÀ
MARTEDI 12 NOVEMBRE 1991

Iniziativa della Quercia per chiedere la verità su stragi e terrorismo

«Contro le menzogne di Ustica» Va in onda lo spot del Pds

■ ROMA. Per ricordare 11 anni di silenzi e bugie il Pds ha curato uno spot sulla tragedia di Ustica che sarà trasmesso sulle tv private (Fininvest, Telemontecarlo e 32 emittenti locali). Presentato nel corso di una conferenza stampa, lo spot servirà, ha affermato Walter Veltroni, «a richiamare l'opinione pubblica su una vicenda sulla quale più di ogni altra sono emerse falsità e depistaggi». Ma l'iniziativa è anche un modo per ribadire la necessità di una riforma dei servizi segreti, sulla quale il Pds ha chiamato al lavoro un gruppo di esperti. Nell'immediato c'è pe-

rò anche il problema delle proroghe sia della commissione Stragi che dell'inchiesta diretta dal giudice Priore.

Facendo riferimento agli interventi del presidente Cossiga, Cesare Salvi, ministro ombra per la giustizia e le questioni istituzionali, ha affermato che «c'è netta impressione che chi non è interessato a conoscere la verità, voglia bloccare la proroga sia dell'indagine della magistratura, sia quella della commissione parlamentare d'inchiesta». L'onorevole Violante, da parte sua, ha avanzato richiesta del Pds che i segreti dei servizi di sicurezza

vengano resi pubblici, come già accade negli Stati Uniti, a scadenza decennale. «Se ciò avvenisse - ha sottolineato Violante - potremmo conoscere già tutti i segreti a partire dal 1980». La tragedia di Ustica, ha sottolineato il vicepresidente del gruppo Pds della Camera, offre quindi «l'opportunità per una discussione complessiva di tutto il nostro sistema di sicurezza. Il nostro gruppo parlamentare ha già dato mandato ad un gruppo di esperti di studiare un modello di servizio segreto completamente nuovo rispetto a quelli che abbiamo avuto negli ultimi 50 anni di storia. Un sistema che mandi

tutti i vecchi uomini in pensione. Dal generale all'usciera».

«Con questo spot - ha sottolineato Veltroni - abbiamo anche voluto mandare alla gente un segnale di identità del nostro partito. Per rafforzare agli occhi dell'opinione pubblica l'immagine del Pds come di un partito che si batte da sempre per la verità sulle stragi». E Violante, a proposito dell'affermazione di Gava sull'ultimatum comunismo-anticomunismo, subito dalla Dc ha detto: «Ci piacerebbe sapere chi pose la Dc davanti a questo ultimatum e se tra gli ultimatum rientrava anche il silenzio su Ustica».

LETTERE

**Il Pds e
«l'Unità»
(quello spot
su Ustica)**

■ Caro direttore, abbiamo visto, come altri, lo spot su Canale 5 a cura del Pds. Lasciamo da parte la questione del «messaggio»: benché un partito abbia il dovere di dire qualcosa «in più e di più» del fatto che a dieci anni da quella strage la verità ancora non ci sia. Questo anche per rispettare la fatica compiuta, nella loro domanda di verità, dai familiari delle vittime di Ustica.

Vogliamo affrontare la questione da un'altra angolazione. A noi ha fatto problema la scelta dei pubblicitari che, nel realizzare lo spot del Pds, hanno puntato sul quotidiano *La Repubblica*. Perché, ci siamo chiesti, non sull'*Unità*?

Il Pds rivendica la sua autonomia di scelta. Ma allora, specularmente e nella stessa logica, l'autonomia di scelta deve valere anche per *l'Unità*? L'interrogativo viene da un gruppo di giornalisti dell'*Unità* che, in questi mesi, hanno molto questionato e litigato sul rapporto, in un panorama così complicato «per e della» sinistra, tra i diversi soggetti: giornale, partito, lettori. Ora, non ci piacerebbe che a farci «fare pace» fosse la scelta di alcuni pubblicitari, pur bravi, ma che ignorano come tenere insieme il cuore e il cervello. Cosa che in questa redazione si prova, comunque, a fare.

Letizia Paolozzi, Pietro Spataro, Maddalena Tullanti, Sergio Criscuoli.

Anche io ho visto quello spot, ma non ho provato alcun turbamento, né mi sono posto il problema di come tenere insieme cuore e cervello. Anzi. Mi è sembrato che la scelta dei pubblicitari fosse conforme ad una normalissima logica della comunicazione. Così come non vedo porsi una questione di autonomia reciproca, tema al centro di discussioni lunghissime qui nelle redazioni e là al partito su problemi risolti dai fatti prima ancora che dalla nostra capacità dialettica. Questa discussione si può anche concentrare su uno spot. Non ci sarebbe nulla di male. Fortunatamente i fatti di questo Paese ci stanno facendo discutere di ben altro e mettono alla prova l'Unità e il Pds non tanto sulla loro reciproca autonomia, ma sulla loro funzione in Italia e, semmai, sulla loro reciproca utilità ed efficacia nel cambiare le cose. □ (R.F.)

A Palermo hanno atteso invano
8 ore per poter vedere delle foto

Ustica, un'altra inutile beffa per i familiari

Un altro spiacevole capitolo nell'interminabile *odissea* dei familiari delle vittime della tragedia di Ustica. È accaduto ieri a Palermo. Sono stati lasciati per otto ore senza notizie, pur essendo stati appositamente convocati per esaminare le fotografie che riproducono gli oggetti dei loro cari trovati in fondo al mare. Una strana brutta giornata. Alla fine l'annuncio: vi chiameremo di nuovo. Quando? Vedremo.

DAL NOSTRO INVIATO

SAVERIO LODATO

■ PALERMO. Hanno girato a vuoto per una giornata intera. Hanno avuto risposte evasive, contraddittorie, imbarazzate. Quando ormai era sera non si sono rassegnati e la protesta e l'indignazione sono esplose di fronte alle telecamere delle tv private. I familiari palermitani della tragedia del Dc9 di Ustica non sanno spiegarsi come mai nessuno sia stato in grado di dare loro notizie certe, sebbene fossero stati convocati per ieri mattina alle 9 alla caserma dei carabinieri di Piazza Massimo. Dovevano esaminare il materiale fotografico che riproduce gli effetti personali - quel che resta degli effetti personali - dei loro congiunti. Una straziante formalità burocratica, indispensabile comunque per entrare eventualmente in possesso di un piccolo ricordo, un orologio, una collanina, un braccialetto, un documento. Nulla da fare. Tutto rinviato. A quando? Non si sa. Data da destinarsi. Riceveranno in futuro un altro avviso.

Il calvario dei parenti delle vittime dunque continua. E continua undici anni dopo. Eppure, la lettera di convocazione per ieri mattina, che ciascuno di loro aveva ricevuto dall'Associazione nazionale delle vittime, firmata da Daria Bonfietti che ne è presidente, parlava chiaro. Eccone il testo: «Desidero comunicarvi che sono stata chiamata dal giudice Priore, il quale mi ha informato che sono disponibili le fotografie di tutti gli effetti personali ritrovati nell'immediatezza dell'evento e nei successivi recuperi effettuati in fondo al mare, appartenuti a vostri ca-

ni». È ancora: «Abbiamo insieme deciso, per facilitare a tutti voi la possibilità di vedere questo materiale, di prevedere tre luoghi geografici, e i seguenti giorni: a Bologna, lunedì 2 dicembre... Il maggiore Bianchini sarà incaricato di ricevere i parenti. A Palermo, martedì 3 dicembre. Per tutta la giornata presso il gruppo Carabinieri di via Muro San Vito, angolo piazza Verdi. Per tutta la giornata il maggiore Bianchini sarà incaricato di ricevere i parenti. A Roma, mercoledì 4, giovedì 5, venerdì 6, in via Treboniano 3, sempre il maggiore Bianchini è incaricato di mettere a disposizione il materiale per coloro che trovassero più comodo recarsi a Roma».

A Bologna era filato tutto liscio. Ma alla caserma di Palermo, il maggiore Bianchini non è mai arrivato. Certamente un disguido, un inconveniente tecnico, nulla di intenzionale. Ma il punto è un altro. Per l'intera giornata i familiari delle vittime sono rimasti in balia di se stessi. Sono stati rimandati di mezz'ora in mezz'ora, con l'assicurazione che prima o poi il maggiore sarebbe arrivato. Alla fine della mattinata è stata fornita una versione ufficiale: a causa della nebbia era saltato un volo non meglio identificato. I familiari hanno chiamato Punta Raisi e hanno saputo che tutti gli aerei erano atterrati regolarmente. Nel corso del pomeriggio, altre versioni: il maggiore doveva venire da Bergamo, Brescia o forse Verona. Alle 17 un ufficiale del gruppo ha ricevuto una delegazione. Si è detto «mortificato» per quanto stava accadendo, ma non ha saputo offrire

notizie più precise, soprattutto, la nuova data prevista per l'esame del materiale fotografico. È immaginabile il disappunto dei familiari delle vittime. Hanno improvvisato una conferenza stampa, al pian terreno del «Gruppo Uno». Poi tutti - familiari e giornalisti - sono stati fermamente invitati a lasciare gli uffici della caserma.

Per tutti ha parlato, Fortuna Davi: «Siamo stupefatti di essere trattati come bestiame da identificare, come persone di serie Z. Undici anni sono tanti, sono troppi. Ed essere qua, oggi, richiede un ulteriore sforzo... In questo momento la mia rabbia è che le persone demandate a dare chiarimenti non lo hanno fatto. Non è possibile che ancora - alle 17 di questa sera - nessuno ci sappia dire con precisione da dove doveva partire il maggiore Bianchini. Almeno questo potrebbero dircelo. Anche se mi piacerebbe sapere perché non è mai partito». Il calvario continua.

UNITA 14.12.92

PAGINA 3 L'UNITÀ

riaco inaugura l'anno accademico
propria un altro caso clamoroso

«Gli esami» e si ribella



ciavano per i futuri storici e politologi una ristrutturazione dei piani di studio che prevedeva la frequenza obbligatoria di almeno due seminari, indispensabili per ottenere la laurea. Ma poi a smorzare l'*harakiri* collettivo avevano provveduto la segreteria dell'indirizzo e quella generale di via Zamboni, dalle quali - sentite sull'argomento - era venuto un sostanziale «non ne sappiamo niente». La novità pare invece sia proprio ufficiale, e di certo c'è che per gli studenti ligi alla frequenza e alla media, oltre alla possibilità di richiesta del «tutor», la facoltà sta pensando ad una speciale menzione scritta di benemerita da aggiungere alla consacrazione a «dottore».

Intanto, mentre il barometro della protesta studentesca prevede solo tempesta, l'Alma Mater questa mattina alle 10.30 celebra in pompa magna in Santa Lucia l'inaugurazione dell'anno accademico. Dovrebbe esserci anche il professor Giuliano Vassalli, l'ex ministro della Giustizia novello giudice costituzionale, ma soprattutto si attende la relazione del Rettore Roversi Monaco. Lecito aspettarsi da lui qualche

l'indirizzo storico-politico non sguazza in acque meno torbide. Il preallarme si era diffuso in ottobre, all'uscita delle pri-

Gladio e Ustica, Libero Gualtieri intervistato da Pansa



«Da Gladio a Ustica. La politica del serpente». È il titolo dell'iniziativa organizzata per lunedì sera alle 21 alla Multisala di via dello Scalo dall'Istituto Gramsci e dai gruppi consiliari Due Torri-Pds di Comune e Provincia. Giampaolo Pansa, condirettore de l'Espresso, intervisterà il presidente della Commissione stragi Libero Gualtieri (nella foto). Da segnalare, sempre restando alle iniziative del Pds, un dibattito che si terrà oggi alle 15.30 alla sala consiliare di Vergato sui servizi sanitari del Comune. Partecipano Cosimo Braccesi, del Cf del Pds di Bologna, Tiberio Rabboni, assessore provinciale, Giuseppe Peri, Presidente Comitato dei garanti Usl 21 di Porretta, Tiziana Quadri, consigliere Pci-Pds a Vergato. Sempre oggi, alle 15, al Café Bleu in via Mazzini 48/2 costituzione dell'Unione circoscrizionale di Santo Stefano con Domenico Pellicano.

Partecipi al concorso? C'è un bus tutto per te

dell'Emilia-Romagna. È la prima volta che una commissione d'esame e gli ordini si preoccupano di facilitare, a chi non usa un mezzo proprio o potrebbe incontrare difficoltà, l'accesso alla sede dove avvengono le prove. Il 17, 18 e 19 tre autobus dell'Atc partiranno alle 7.20 dall'autostazione di Bologna in piazza XX Settembre, effettueranno una breve sosta alle 7.30 in piazza dei Tribunali, davanti al Palazzo di giustizia e raggiungeranno il Centro Congressi Junior a Rastignano, sede degli esami entro le 8. Nel pomeriggio per il rientro a Bologna, oltre ovviamente al normale servizio di linea, saranno a disposizione altri 3 autobus, 1 ogni 30 minuti, a partire dalle ore 16.

Informatica al servizio degli audiolesi

Le moderne tecnologie e l'informatica aprono nuove strade all'inserimento degli handicappati nel mondo delle professioni più qualificate. Lo dimostra anche la recente esperienza di otto ragazzi audiolesi che hanno appena concluso il corso per addetti all'automazione dell'editoria da tavolo organizzato dall'Asphi, associazione di 50 aziende italiane che da 12 anni si occupa di formazione professionale dei disabili nel settore dell'informatica. Otto ore di studio al giorno e due anni di corso teorico-pratico fin-

Quest'anno a sostenere gli esami di procuratore legale, ci si potrà andare anche in autobus. Si tratta di un servizio riservato realizzato dall'Atc e totalmente finanziato dall'Unione regionale dei Consigli degli ordini forensi

Ustica, gli Usa ebbero subito i tracciati radar della tragedia

Già ai primi di luglio, pochi giorni dopo l'abbattimento del Dc9 dell'Itavia (avvenuto il 27 giugno 1980), gli esperti militari statunitensi avevano in mano le trascrizioni radar della tragedia, e in base ad esse avevano individuato un oggetto volante nei pressi dell'aereo civile. Il tutto avveniva mentre la magistratura romana ancora tentava di entrare in possesso delle registrazioni radar e dei tabulati, ottenuti alla fine solo con un sequestro giudiziario. Non solo: ad informare il team di esperti che lavorava nell'ambasciata americana di via Veneto era stato il Sios, il servizio segreto dell'aeronautica militare, all'epoca diretto dal generale Zeno Tascio. Ecco le novità di maggiore rilievo che i magistrati «in trasferta», anzi in «rogatoria», Priore, Salvi e Roselli, hanno ricavato negli Usa. Li hanno effettuato colloqui con molti ex-ufficiali americani, e tecnici della McDonnell Douglas, costruttrice del Dc9 Itavia. Ora i magistrati vogliono sentire il generale Tascio. E anche i membri della Commissione che si costituì negli Usa all'epoca della tragedia.

Silenzio di tomba

di Mario Scialoja

«**D**i Ustica si continua a morire», ha sentenziato Sergio De Julio, uno dei pochi membri della Commissione parlamentare di inchiesta sulle stragi che insiste ad occuparsi della grande operazione di "oscuramento" con cui si è voluto, e si vuole, nascondere la verità sull'abbattimento del Dc9 Itavia. Dalla sera del 27 giugno '80, quando l'aereo di linea Bologna-Palermo, colpito in volo, divenne una bara per 81 persone, almeno sei "morti sospette" hanno eliminato persone in qualche modo toccate dall'"affaire Ustica". Potrà anche trattarsi di una straordinaria serie di coincidenze casuali, ma sta di fatto che il giudice istruttore Rosario Priore ha ritenuto opportuno aprire un'inchiesta anche su queste tragiche e strane vicende.

Uno dei fatti che il magistrato è recentemente riuscito ad accertare è che il tenente colonnello Mario Naldini e il colonnello Ivo Nutarelli, i due piloti della pattuglia acrobatica tricolore che si sono scontrati nel cielo della Germania durante la manifestazione di Ramstein il 28 agosto '88, sono gli stessi che con il loro caccia TF 104 biposto atterrarono per ultimi nell'aeroporto militare di Grosseto proprio la sera in cui il Dc9 Itavia precipitò in mare, tra Ponza e Ustica. Un atterraggio avvenuto «intorno» alle 20,40, «forse qualche minuto dopo», cioè più o meno nel momento (ore 20, 54' e 45 secondi) in cui l'aereo di linea veniva colpito dal missile misterioso. Non solo, ma il caccia di Naldini e Nutarelli era "ufficialmente" in volo per compiere un'esercitazione con altri caccia dell'Aeronautica e a un aereo

radar Awac della Nato i cui sofisticati apparecchi di controllo potevano "vedere" ampiamente tutto il Tirreno.

Per otto anni nulla si è saputo di questi voli, le cui tracce inspiegabilmente non appaiono sulle registrazioni del centro radar di Poggio Ballone. Poi, nel 1988, dopo che un documento sequestrato all'Aeronautica aveva rivelato queste «attività di volo», l'allora giudice istruttore Vittorio Bucarelli convocò Naldini e Nutarelli per interrogarli. Ma i due non poterono mai presentarsi a testimoniare perché pochi giorni prima della data fissata si disintegrarono con i loro Aermacchi mentre designavano in cielo la figura del «cardoide». E gli spezzoni infuocati dei velivoli, cadendo tra la folla, fecero 49 morti e 300 feriti.

Sulle cause del disastro si discusse molto fin dall'inizio. Era difficile credere all'errore umano. Tanto più se questo errore doveva essere attribuito, come hanno sostenuto gli specialisti della Commissione inquirente italo-tedesca, proprio a Nutarelli: il «solista» della pattuglia, un pilota di assoluta abilità ed esperienza.

Nel gennaio scorso il settimanale berlinese "Die Tagesszeitung" e un'ala dei Verdi tedeschi hanno rilanciato la vicenda: non si è trattato di un incidente, hanno sostenuto, ma l'aereo di Nutarelli è stato sabotato «come risulta da ben 5 manovre errate che causarono la tragedia»; si voleva eliminare un uomo che su Ustica sapeva certamente qualcosa. Questa ricostruzione viene però giudicata «fantasiosa» dai magistrati tedeschi i quali decidono di non riaprire le indagini. In effetti i due piloti, che la sera del 27

giugno '80 si trovavano sullo stesso caccia, non potevano non essere a conoscenza tutti e due delle stesse cose: e, tra le tante obiezioni che possono essere fatte all'ipotesi di un sabotaggio così rocambolesco, vi è quella che era assolutamente imprevedibile che l'aereo manomesso di Nutarelli avrebbe urtato proprio quello di Naldini. E quindi sabotare un solo aereo non poteva servire ad eliminare due testimoni scomodi. Malgrado ciò il giudice Priore, la cui intenzione è di non tralasciare l'esame di nessuna eventualità, sta cercando di raccogliere ogni elemento possibile sulla vicenda.

Sarebbe comunque importante riuscire a sapere cosa facevano veramente in cielo i caccia italiani la sera in cui venne abbattuto il Dc9 Itavia, e cosa videro i potenti radar dell'Awac Nato in volo sulla Toscana.

Ma la lista delle morti passate al vaglio degli inquirenti è ancora lunga. Cominciamo da quella del capitano dei Carabinieri Giovan Battista Puppo, di cui sinora non si era mai parlato. Sino alla fine degli anni '70 lavora al reparto operativo di Milano. Viene poi trasferito a Crema, ma continua a recarsi quasi ogni giorno nel capoluogo lombardo. Secondo una testimonianza raccolta dagli inquirenti si comincia ad occupare anche, non si sa in quale veste, delle indagini sulla strage di Ustica. La sera del 9 luglio '81, tornando da Milano verso casa, a Mezzo, sbatte con la sua Bmw acquistata da poco contro il muro di un sottopassaggio pedonale. E muore sul colpo. In una strada che conosceva come le sue tasche, su un'auto perfetta-

mente efficiente, senza che sul suo cadavere sia stato riscontrato alcun segno di malore che possa essere stato causa dell'incidente. Una distrazione? Un caso? E' certamente possibile.

Il maresciallo dell'Aeronautica Ugo Zammarelli muore invece nell'agosto '88 a Marina di Nocera, dove si trovava in vacanza, investito da una motocicletta. Il sottufficiale nei primi anni '80 aveva lavorato all'aeroporto di Grosseto e si era occupato di far tornare in Libia i resti del Mig caduto in Sila molto probabilmente la stessa sera dell'abbattimento del Dc9. Inoltre, al dire di alcuni testi, si sarebbe anche occupato delle indagini sulle registrazioni radio effettuate dall'aeroporto di Lamezia Terme la sera del 27 giugno '80. Una persona, anche questa, che sulla tragedia di Ustica poteva sapere qualcosa. La moto che con due giovanotti in sella piomba a forte velocità sul marciapiede e lo investe, si va a sfracellare qualche metro più in là. Anche i due ragazzi muoiono nell'urto. Un vero incidente, quindi? E' probabile. Anche se il medico legale non fece effettuare l'autopsia malgrado il fatto strano che il cadavere non presentasse alcun segno di impatto con la motocicletta. E può anche essere una semplice coincidenza il fatto che adesso il tribunale di Lamezia non riesce a ritrovare il fascicolo delle indagini sull'episodio, che il giudice Priore ha richiesto.

In un altro incidente stradale muore sette anni fa l'ex sindaco di Grosseto Giovanni Finetti. Si sa che pochi mesi do-

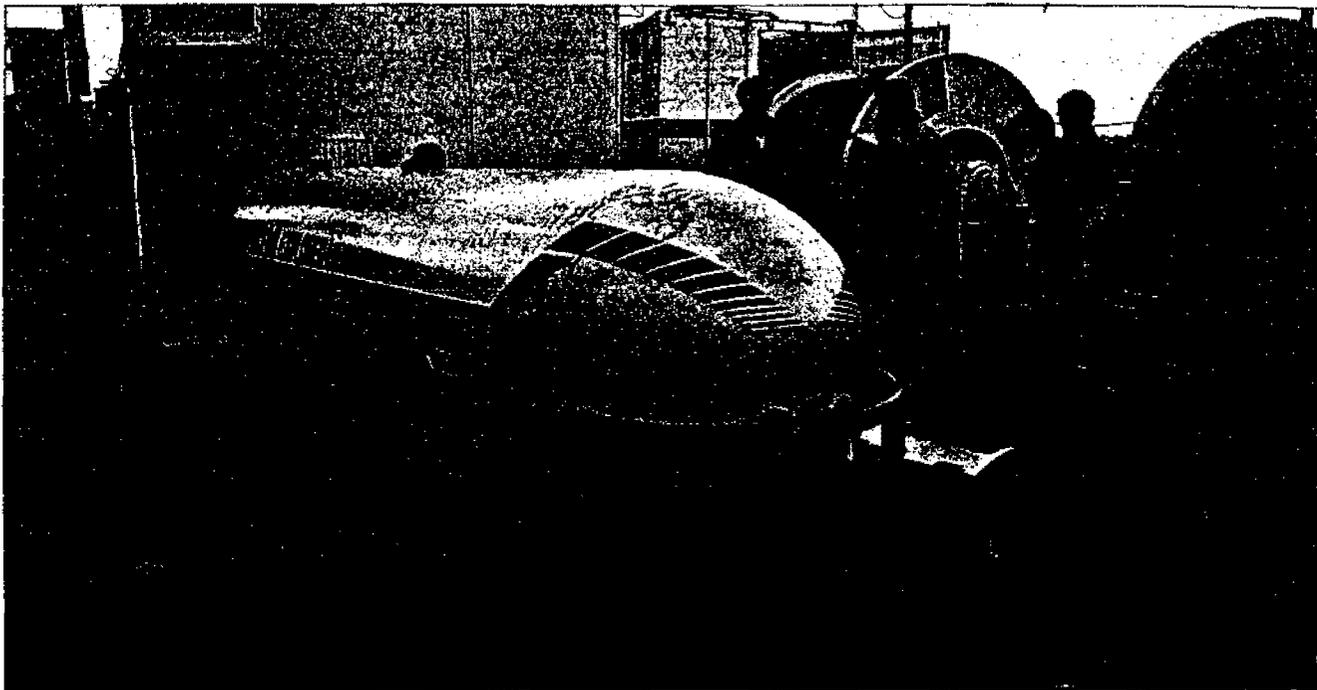
po la tragedia dell'aereo di linea abbattuto raccolse una serie di "voci" provenienti dalla Vam (Vigilanza aeronautica militare): raccontavano che la sera del 27 giugno '80 due o tre F104 decollarono da una base in Toscana per intercettare un Mig libico; e una volta localizzato l'aereo «ostile», uno dei caccia lanciò un missile che per errore andò a colpire il Dc9. Una "storia" che negli ambienti della base aeronautica di Grosseto circola tuttora diffusamente. Finetti era forse venuto a sapere qualcosa di più che delle semplici "voci"? Impossibile stabilirlo, ormai.

Infine la vicenda più nota. Non un incidente stradale, questa volta, ma un suicidio. Quello del maresciallo dell'Aeronautica Mario Alberto Dettori, trovato il 30 marzo 1987 impiccato a un albero alla periferia di Grosseto. Senza aver lasciato nessuna spiegazione del proprio gesto. Il suicidio venne subito attribuito alla malattia e all'esaurimento nervoso di cui da tempo l'uomo soffriva.

Ma adesso la biografia del povero Dettori interessa molto gli inquirenti. Il quale nel 1980 era in servizio in quel centro radar dell'Aeronautica di Poggio Ballone che avrebbe dovuto registrare tutto quello che successe la dannata sera del 27 giugno, quando venne abbattuto l'aereo di Ustica. E, secondo la testimonianza del tenente Antonio De Giuseppe, il maresciallo era presente nella sala operativa del radar proprio quella sera con il ruolo di "ufficiale identificatore", cioè colui

che sullo schermo radar individua le tracce di ogni velivolo. Nessuno meglio di Dettori, quindi, poteva sapere ciò che il radar aveva visto e di cui non si è più trovata memoria nelle registrazioni palesemente manomesse.

Non solo, ma nell'organigramma ufficiale della sala radar di Poggio Ballone fornito dall'Aeronautica, il nome di Dettori non appare. Fatto sta che la moglie Carla, interrogata dai magistrati, ha ricordato che il marito la mattina del 18 luglio '80, appena smontato dal turno al radar, sembrava sconvolto, ma non volle dare spiegazioni. Ma quello stesso giorno, mentre parlava con la cognata della sciagura dell'aereo caduto nel Tirreno commentò tesissimo: «E' successo un casino, per poco non scoppiava la guerra, e siamo ancora in emergenza». Un «casino» che per sette anni gli ha certamente scombinato la vita. ■



ATTUALITÀ

STRAGE DI USTICA Arnaldo Forlani, Rino Formica, Lelio Lagorio e Valerio Zanone: sono gli uomini di governo che potevano conoscere la verità sull'abbattimento del Dc9. Il magistrato che indaga ha deciso di interrogarli

Quel missile punta su quattro ministri

di Pierluigi Ficoneri e Mario Scialoja



A desso che da un fondale di 3.700 metri, dove stanno i frammenti di quello che sembra un missile, riaffiorano violente le polemiche sulla strage di Ustica, appare sempre più urgente per il giudice Rosario Priore, che ha in mano l'inchiesta, affrontare i due nodi più importanti della vicenda.

Accertare una volta per sempre le responsabilità penali delle alte gerarchie militari nell'opera decennale di occultamento della verità e di distruzione delle prove. Riesaminare caso per caso il ruolo degli uomini politici coinvolti nella vicenda: da Rino Formica, ministro dei Trasporti all'epoca dell'esplosione del Dc9 Itavia (27 giugno 1980, 81 morti) agli ex ministri della Difesa Lelio Lagorio e Valerio Zanone, ad Arnaldo Forlani che succedette a Francesco Cossiga come presidente del Consiglio nell'ottobre dell'80.

Infatti, prima ancora di sapere se il missile fotografato dalle telecamere sottomarine della Winpol ha qualcosa a che vedere con il Dc9 e di stabilire di che tipo di ordigno si

tratta (sparato da una nave oppure da un aereo), nel palazzo della politica sono cominciate le grandi manovre. Obiettivo: vari personaggi in fibrillazione: allontanarli da sé ogni sospetto, e magari farlo ricadere sui propri avversari.

«Non è più un missile puntato contro il Quirinale», ha subito concluso Giuseppe Zamberletti, uno dei fedelissimi del presidente della Repubblica: spiegando che si tratta di missile nave-aria i radar non hanno potuto vedere niente e tutti i dubbi su ciò che Cossiga, presidente del Consiglio all'epoca della strage di Ustica, poteva sapere e non detto, sono fugati. «Questo ritrovamento è un'arma in mano a Giulio Andreotti contro Cossiga», ribatte invece il vicepresidente della Commissione stragale Antonio Bellocchio. E Formica, spiega, esisterebbe adesso la conferma che «i militari sapevano, mentre i politici sono sempre tenuti all'oscuro».

Una conclusione, questa, ben diversa da quella alla quale è arrivato il senatore repubblicano Libero Gualtieri, preside



della Commissione parlamentare sulle stragi, e che non viene affatto data per scontata dallo stesso Priore.

FORMICA E FORLANI. Uno dei punti che Priore vuole chiarire è questo. I responsabili politici hanno sempre sostenuto di essere stati ingannati sulle cause del disastro dai tecnici e dai militari incaricati delle inchieste, i quali avrebbero avallato a lungo l'ipotesi del cedimento strutturale dell'aereo Itavia. Mentre invece risulta che fin dal 9 dicembre 1980 il governo sapeva che quell'ipotesi doveva ritenersi scartata. Formica ha spiegato bene alla Commissione stragi che l'informazione ricevuta poche ore dopo la caduta del Dc9 dal generale Saverio Rana, presidente del Registro aeronautico italiano, «era fondata e seria... Rana mi disse che non si doveva perseguire la strada del cedimento strutturale del velivolo poiché vi erano tutti gli elementi per considerare anche la presenza di un missile». E Formica ha anche aggiunto che Rana traeva queste conclusioni da un'attenta analisi del tracciato radar e che, dal momento dell'incidente, il suo contatto con il generale fu «praticamente permanente».

Ma allora, se Formica ricevette da Rana indicazioni così precise e attendibili, perché si limitò a parlarne informalmente solo con Lagorio? Perché non informò il Consiglio dei ministri? A domande di questo tenore postegli dai commissari parlamentari, Formica ha risposto che il 9 dicembre 1980, quando ricevette la prerelazione della Commissione d'indagine ministeriale Luzzatti, in cui già veniva scartata l'ipotesi del cedimento strutturale dell'aereo e avvalorata quella dell'esplosione interna o esterna lui la inviò subito al presidente del Consiglio che era Forlani.

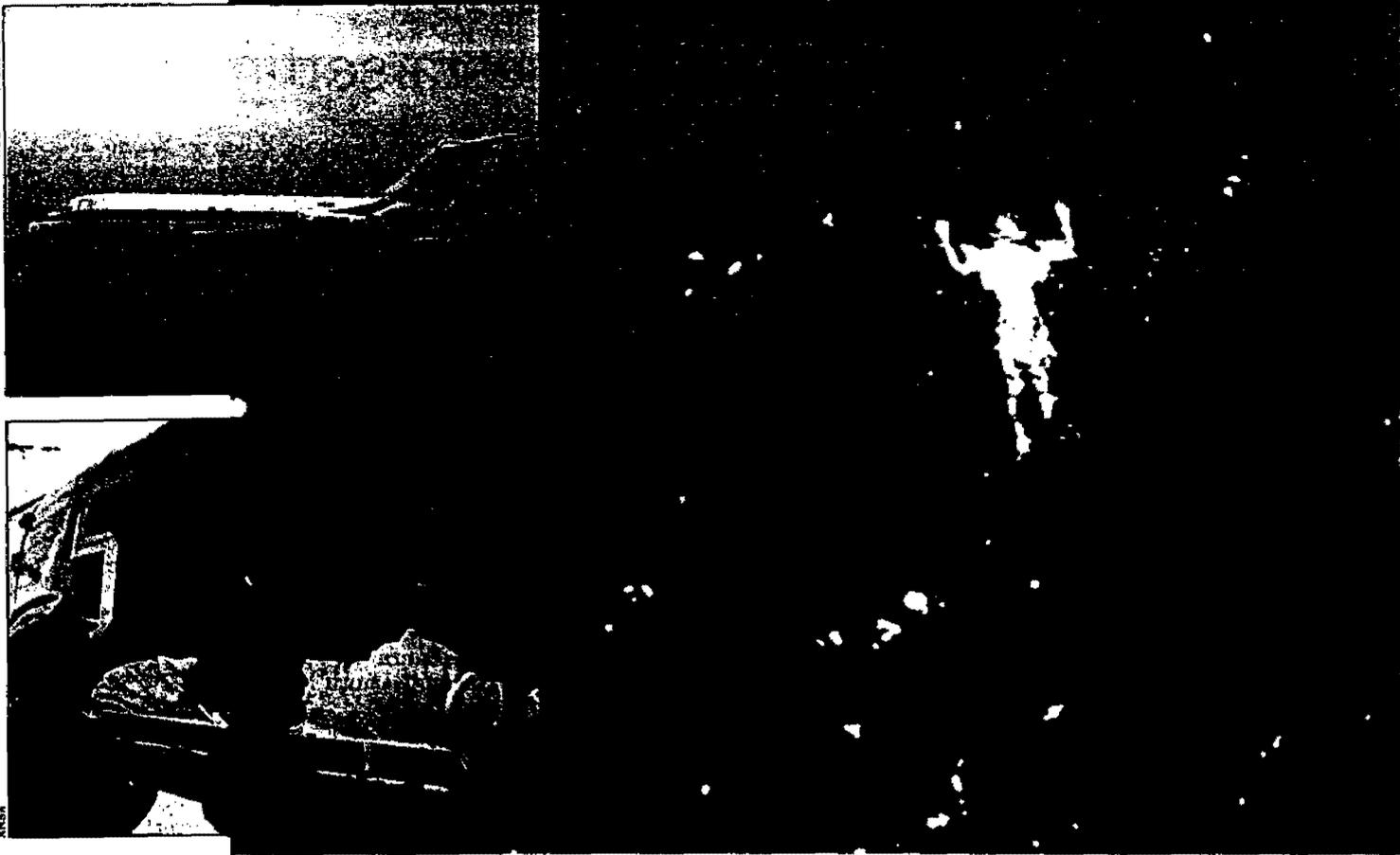
Cosa ne fece il presidente del Consiglio? Trasmise la notizia ai suoi ministri? Sono

domande alle quali il magistrato vuole trovare una risposta. Sta di fatto che già sei mesi dopo la tragedia di Ustica i politici dovevano essere informati di questa parte di verità. E non si spiega perché la compagnia aerea Itavia venne fatta fallire accusata di far volare "carrette del cielo", e il suo presidente, Aldo Davanzali, venne incriminato per «diffusione di notizie false e tendenziose» quando avanzò l'ipotesi che il suo aereo fosse stato abbattuto da un missile.

LAGORIO. L'ex ministro della Difesa dovrà precisare al magistrato il racconto sfuggente e contraddittorio fatto in Commissione parlamentare il 6 luglio '89. Quando venne informato dal suo compagno di partito Formica del fatto che «da ambienti militari risultavano molte probabilità che ad abbattere il Dc9 fosse stato un missile», cosa fece Lagorio? Assolutamente niente. Non interpellò Rana, non avviò indagini, non ritenne necessario informare il presidente del Consiglio Cossiga. A spiegazione di questo suo comportamento ha detto: «Data l'enormità delle implicazioni di tale ipotesi, la interpretai come una di quelle folgorazioni fantastiche per le quali Formica era noto». Il ministro ha anche dichiarato di non aver attivato i servizi segreti perché nutriva «una motivata prevenzione nei loro confronti». Ma non è vero. Il generale Zeno Tascio ex capo dei servizi informazioni dell'Aeronautica ha invece riferito che sia il Sios che il Sismi erano stati attivati subito dopo il disastro. E il ministro della Difesa non poteva non saperlo. Inoltre di fronte all'ennesima contestazione della sua "inattività", Lagorio ha risposto che fece eseguire una ricognizione puntigliosa e completa all'interno della Difesa che fu «rovesciata come un guanto». Ma anche questa informazione è stata smentita. L'ammiraglio Giovanni Torrisi, capo di stato maggiore di allora, ha dichiarato nell'aula di San Macuto: «Ho una memoria formidabile e non mi risulta che tale rivoltamento ci sia mai stato».

ZANONE. «Una delle maggiori responsabilità politiche delle menzogne finora propinate sulla strage del Dc9 spetta a lui», ha affermato tempo fa Stefano Rodotà, esponente del Comitato per la verità su Ustica. Infatti l'attuale sindaco di Torino è stato ministro della Difesa nell'88-89, gli anni caldi in cui vengono fuori i depistaggi, le menzogne, le reticenze, le distinzioni di documenti dell'Aeronautica e dei servizi segreti militari. E Zanone ha avallato senza metterle minimamente in discussione le conclusioni quanto meno reticenti delle commissioni Pratis e Pisano da lui nominate. Conclusioni che, senza basarsi su elementi concreti, riproponevano l'ipotesi della bomba a bordo escludendo il missile. ■

Qui sopra: alcuni resti del Dc9 Itavia fotografati a 3.700 metri di profondità. Sopra il titolo: Il sottomarino con cui la ditta inglese Winpol effettua le riprese subacquee al largo di Ustica. Nella pagina accanto: il giudice istruttore Rosario Priore titolare dell'inchiesta



TEMA DEL GIORNO

STRAGE DI USTICA/OLTRE IL MISSILE VENUTO DAL MARE

Torniamo in pista

Forse c'è una nuova traccia. Che «Panorama» aveva anticipato. Ma fra tanti depistaggi si troverà mai la verità?

di **FRANCESCA OLDRINI**
e **ANTONANGELO PINNA**

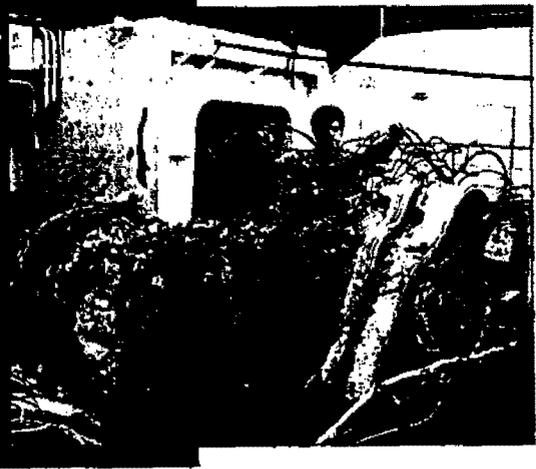
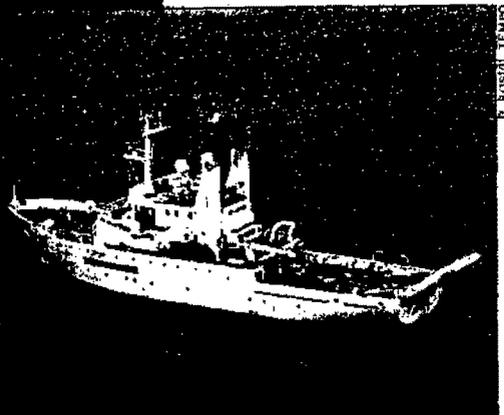
«**H**o l'impressione che da qualche parte esista un vero e proprio partito favorevole all'ipotesi del missile aria-aria e al coinvolgimento diretto o indiretto dell'aeronautica militare... Nel Mediterraneo girano imbarcazioni non controllabili, sulle quali è semplice installare missili mare-aria. Intendiamoci: è un'ipotesi buttata là, ma non mi risulta che questa pista sia stata seguita».

Quando il generale Lamberto Bartolucci, capo di stato maggiore dell'aeronautica militare all'epoca del disastro di Ustica, rilasciò queste dichiarazioni al settimanale *Famiglia Cristiana* era il mese di maggio del 1989.

Due mesi prima, alla redazione di *Panorama* era arrivata una misteriosa telefonata più o meno dello stesso contenuto: «So la verità sul Dc9 Itavia. È stato colpito da un missile lanciato da un sottomarino».

Per la prima volta, dopo anni di indagini di voci circa missili sparati da aerei caccia non meglio identificati, due testimonianze a sorpresa avanzavano l'ipotesi che il missile assassino potesse essere venuto dal mare.

Improvvisamente, il 10 luglio di quest'anno, un ordigno venuto dal mare si è materializzato. Per ora non è altro che l'immagine fotografica, arrivata sul tavolo del giudice istruttore



OTTANTUNO MORTI. Una delle salme galleggianti nelle acque di Ustica. Nelle foto piccole: a sinistra, il Dc9 dell'Itavia e il recupero di una vittima. Qui sopra, la nave dell'Ifremer, la ditta francese impegnata nel recupero dei relitti e un motore del Dc9 abbattuto

È uno Standard un po' costoso

Il booster denominato Mk30 (sta per Mark-30) trovato sul fondale del mare di Ustica, nella zona dove è precipitato il Dc9 Itavia, è il secondo stadio del missile Standard ER (per Extended Range) superficie-aria. Questo lanciatore è prodotto dalla Atlantic Research, con sede in Virginia, una delle maggiori fabbriche americane di sistemi di propulsione per missili e di generatori di gas. È stato sviluppato 25 anni fa e serve ad aumentare notevolmente la gittata del missile Standard.

Conosciuto in sigla come SM-ER, il missile Standard è prodotto da 27 anni da uno dei colossi dell'industria bellica degli Stati Uniti d'America, la General Dynamics ed è costruito negli stabilimenti di Pomona, in California. Ci sono due versioni di questo razzo, l'SM-1 e l'SM-2, ma solo la seconda monta il booster Mk30 che dà al missile, lanciato da fregate, cacciator-

pediniere e incrociatori, un raggio di azione di 140 chilometri, secondo l'Annuario navale italiano. È una delle armi più potenti a disposizione delle marine militari per la difesa antiaerea delle flotte. Nel 1979 il costo di questo missile era di 1 milione 292 mila dollari. È attualmente in dotazione a 160 navi da combattimento degli Stati Uniti e di altri otto Paesi.

Oltre alla Us Navy, che ne aveva già 2.435 esemplari nel 1980, l'SM-2 fu subito venduto alla marina italiana per gli incrociatori Vittorio Veneto (20 missili), Andrea Doria e Caio Duilio (15 in tutto). Secondo le informazioni fornite dalla General Dynamics, sono stati costruiti finora 20 mila missili di questo tipo. È stato recentemente comprato anche dall'Australia, Canada, Taiwan, Germania, Iran, Giappone, Olanda, Corea del Sud e Spagna.

PINO BUONGIORNO

Rosario Priore, del frammento ben riconoscibile, contraddistinto dalla sigla Mk30, di un missile Standard Rim 67A Extended Range di fabbricazione americana, allora in dotazione alle marine di alcuni Paesi della Nato. La fotografia a colori, scattata dal robot Ocean Explorer 6000 della nave Valiant, è solo l'ultima di una serie di clamorose sorprese che la società inglese Winpol ha trovato a 3.500 metri di profondità in quella fossa del Tirreno che custodisce ancora tanti misteri sulla strage di Ustica. La precedente missione di recupero, avvenuta fra il 1987 e il 1988 e inquinata dal sospetto di legami con i servizi segreti della società francese Ifremer, aveva infatti lasciato sul fondo del mare ben il 70 per cento del relitto, nonostante le garanzie pubblicamente annunciate del recupero del 70 per cento.

Finalmente la svolta tanto attesa? All'entusiasmo iniziale - «Ustica, ecco la prova della strage» ha titolato il *Corriere della sera* giovedì 11 luglio -



UNDICI ANNI DOPO. Il lancio di un missile Standard da un incrociatore

sono però subito seguiti i dubbi e i sospetti che hanno finora accompagnato ogni fase dell'inchiesta su Ustica.

Intanto l'appello a una doverosa calma: non è forse vero che il giudice Priore si rifiuta di fare qualsiasi dichiarazione o commento fino a quando il missile non sarà recuperato dal fondo del mare e studiato dagli esperti? Ancora: come è possibile che lo stadio iniziale del missile che dà la spinta e poi precipita in mare sia caduto nella stessa zona del bersaglio colpito e non a molte miglia di distanza? Come è possibile che un missile così potente abbia lasciato quasi intatto l'aereo che non precipitò in pezzi ma ammarò dopo una lunga planata come ha rivelato il radar di Ciampino?

Questi interrogativi introducono inevitabilmente altre riflessioni: non sarà vero, invece, che si tratti di un missile finito lì in un altro momento e in un'altra occasione? Durante un'e-



E in Usa è segreto di Stato

di PINO BUONGIORNO

Esattamente un anno fa, il 12 luglio 1990, *Panorama*, utilizzando il Freedom of Information Act, ha chiesto al governo americano, tramite uno dei più importanti studi legali di Washington, quello di Rogers and Wells, tutti i documenti che riguardano il caso Ustica in possesso dei diversi dipartimenti e agenzie federali.

Alla richiesta dei legali di *Panorama* la Cia non ha dato finora alcuna risposta mentre il dipartimento di Stato ha assicurato che sta esaminando attentamente la questione e che farà avere le sue conclusioni. Più solleciti il Pentagono e la marina americana che hanno rilasciato una trentina di documenti, alcuni dei quali però sono censurati in diversi punti. Altri memorandum invece sono stati negati del tutto. La ragione? Segreto di Stato.

Ecco come lo spiega in una lettera del 13 dicembre scorso W. M. McDonald, il direttore del *Freedom of Information and Security Review* del dipartimento della Difesa: «L'informazione che è stata tagliata e altri documenti che sono stati negati in toto sono attualmente e correttamente coperti da segreto in conformità con l'Executive Order 12356 e riguardano informazioni di governi stranieri e rapporti e attività internazionali degli Stati Uniti». Il loro eventuale rilascio, rivela McDonald, «danneggerebbe la sicurezza nazionale».

In base ai 30 documenti ottenuti è certo che almeno due inchieste complete sono state condotte dagli stati maggiori congiunti, il Joint Staff, che ha raccolto informazioni da diverse organizzazioni militari Usa fra cui l'ufficio del capo delle operazioni navali, le agenzie di intelligence della marina, il comandante in capo delle forze armate americane in Europa, il comandante della Sesta Flotta. Tutt'e due le indagini sono avvenute su sollecitazione dell'ambasciatore italiano a Washington Rinaldo Petrigiani.

Era il 27 dicembre 1988 quando Petrigiani si fece vivo la prima volta con il Pentagono con una nota diplomatica nella quale chiedeva notizie a tutto campo sulle attività americane la notte dell'incidente aereo.

La risposta arrivò nemmeno un mese dopo. In una lettera all'ambasciatore Petrigiani, datata 24 gennaio 1989, il vicesegretario alla Difesa William Taft scrisse: «Tutti i comandanti militari nell'area sono stati interrogati in risposta alla sua Memoriale e tutte le informazioni a disposizione indicano che gli Stati Uniti non avevano navi o aerei che operavano nel mar Tirreno all'epoca del disastro del Dc9. Dal momento che non c'era-

no aerei o navi che operavano nella zona né in altre aree sufficientemente vicine tali da permettere ai radar di sorvegliare la zona dove l'incidente è avvenuto, non ci sono informazioni che possono essere fornite dai sistemi radar americani».

A questa prima presa di posizione ufficiale fece seguito il 22 marzo 1989 un'ulteriore richiesta di informazioni. L'allora ministro della Difesa Valerio Zanone convocò l'ambasciatore Usa a Roma Maxwell Rabb perché «desiderava ottenere riassicurazione di un non-coinvolgimento americano nell'incidente». Rabb suggerì a Zanone un incontro a Washington di Petrigiani con gli ufficiali del Joint Staff. L'incontro avvenne il 27 marzo 1989. L'ambasciatore italiano presentò una seconda nota diplomatica nella quale precisava meglio e allargava la richiesta di cooperazione. E in particolare: c'erano aerei americani in volo quella notte del 27 giugno 1980 decollati dalla portaerei Saratoga o da altre basi aeree a terra? Cosa ha registrato nei suoi radar la Saratoga? Quale era l'esatta posizione della portaerei?

La risposta fornita è sempre la stessa: «Nessun coinvolgimento americano. Nessuna traccia radar sospetta». Nemmeno il registro di bordo della Saratoga sembra indicare alcuna attività insolita a bordo della portaerei per tutto il giorno in questione.

Americani dunque innocenti? I generali e gli ammiragli Usa hanno giurato di sì alle loro autorità politiche. E queste hanno poi trasmesso agli italiani le conclusioni raggiunte.

Resta però il fatto che c'è ancora molto da approfondire e da scoprire. Quali informazioni nascondono i documenti negati a *Panorama* in base a «ragioni di sicurezza nazionale»? Cosa sa il governo americano circa il coinvolgimento di altri Paesi nell'abbattimento del Dc9 Itavia? Sono proprio questi segreti a non far rispondere la Cia al Freedom of Information Act? E perché il dipartimento di Stato, a un anno dalla richiesta dei legali di *Panorama*, non ha ancora fornito un solo documento sostenendo che la ricerca è «in progress»?

esercitazione navale, per esempio. Oppure, e qui la riflessione diventa insopportabilmente fastidiosa, messo lì successivamente da una mente e una mano subdola, insomma il solito depistaggio.

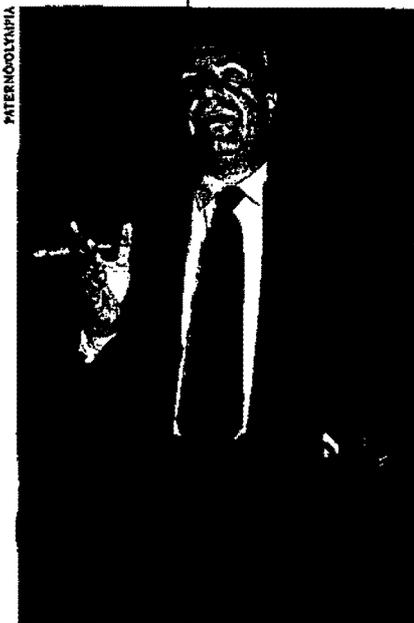
Già, perché l'indagine sulla strage di Ustica invece che una ricerca limpida della verità è sempre stata una storia di reticenze, di menzogne, di insabbiamenti, di depistaggi. A partire dal momento in cui il Dc9, la notte del 27 giugno o più probabilmente la mattina del 28, sprofonda nel mar Tirreno fra le isole di Ustica e Ponza.

Depistaggio nero. Il primo inganno è addirittura del 28 giugno 1980, il giorno successivo a quello della strage. «Qui Nar, Nuclei armati rivoluzionari» annuncia una voce anonima al telefono della redazione romana del *Corriere della sera*. «Vi informiamo che sull'aereo caduto viaggiava il camerata Marco Affatigato. Era sotto falso nome. Doveva compiere un'azione a Palermo. Per riconoscerlo vi diamo un particolare: aveva al polso un orologio Baume & Mercier». Ovvio suggerimento: c'è di

CAUTELA. Il giudice Rosario Priore

mezzo il terrorismo nero, con un nome e cognome che può essere autore o vittima, e c'è implicito il messaggio della bomba a bordo del Dc9. Più tardi si saprà che Affatigato, legato tanto ai servizi segreti quanto al terrorismo nero, quel giorno se ne stava tranquillo in Costa Azzurra e si parlerà di una telefonata in Italia del capo dei servizi segreti francesi, il generale De Marenche.

Le more della legge. Giorgio Santacroce, il primo giudice romano a occuparsi dell'inchiesta sulla strage di Ustica incrimina il presidente dell'Itavia Aldo Davanzali, nel dicembre 1980, per diffusione di notizie false e tendenziose. Davanzali si era permesso di dire pubblicamente che il Dc9 era stato abbattuto da un missile. Vittorio Bucarelli entra nell'inchiesta nel 1984, riesce a condurla fino al 1990 senza arrivare ad alcuna conclusione.



Solo nel 1989 mette sotto accusa 16 militari dell'aeronautica per le manipolazioni delle registrazioni radar nei centri di Marsala e Licola.

Le bugie dei militari. La linea dell'aeronautica militare sulle ragioni del disastro di Ustica la dà, in perfetta sintonia con il suo capo di stato maggiore Lamberto Bartolucci e con il capo di stato maggiore della Difesa Mario Torrisi, il generale Romolo Mangani. Quel 27 giugno 1980 Mangani era comandante del Terzo centro operativo di Martina Franca, in Puglia. Mangani avanza tre ipotesi: il cedimento strutturale del Dc9; l'effetto devastante sul Dc9 di correnti a getto in quota; la bomba a bordo. Anche la terza ipotesi esclude qualsiasi coinvolgimento da parte di forze armate italiane o straniere, come da comunicato ufficiale del ministero della Difesa a fine giugno 1980 («Né prima né dopo né durante la sciagura vi sono state manovre Nato o nazionali nel Tirreno centrale») e dichiarazione del generale Franco Pisano, presidente della commissione d'inchiesta del ministero della Difesa che ha assolto l'aeronautica nel 1989: «L'aeronautica ha fatto tutto quello che poteva fare. Ha consegnato tutti i materiali a sua disposizione ma non li ha visti o interpretati. E da quelle carte è provato che a quell'ora, in quei cieli non c'era niente di italiano che potesse provocare il disastro».

I radar truccati. I due centri di controllo più vicini a Ustica sono a Marsala e Licola. Nei due nastri con le registrazioni del primo radar c'è un vuoto di 8 minuti a partire da 4 minuti dopo la scomparsa del Dc9. Il resto presenta varie manipolazioni. Incompletezza e manipolazioni anche nelle registrazioni fonetiche manuali di Licola, radar che non registra su nastro le sue rilevazioni. La prova definitiva di questi interventi, oltre che dalla presenza nel cielo del Tirreno di parecchi aerei non identificati la notte di Ustica, è venuta dalle registrazioni del radar di Poggio Balloone, presso Grosseto, rima-

Ifremer: agli ordini del giudice

«**L**a prova della nostra buona fede sta proprio nel fatto che il pezzo di missile sia stato ritrovato»: Jean Roux, l'uomo dell'Ifremer che diresse il recupero del Dc9 nel mare di Ustica, difende così l'operato suo e della ditta francese, molto criticata in Italia, soprattutto dopo la scoperta del frammento Mk30. «Se infatti avevamo voglia o interesse di non far trovare quel pezzo, non lo avremmo certo lasciato lì».

Resta il fatto che l'Ifremer, in mesi di lavoro sul fondo marino, quel frammento non lo aveva recuperato: «Intanto bisogna vedere bene in quale luogo il pezzo di missile è stato ritrovato. Se nel mezzo degli altri frammenti del Dc9, oppure in una zona più distante. Se era lontano dalla zona nella quale noi

abbiamo recuperato il 75 per cento dell'aereo, niente di strano che non lo si sia notato. Se invece era tra gli altri frammenti, può darsi bene che ci sia sfuggito: noi non siamo esperti di aeronautica, e non stava a noi scegliere i pezzi da recuperare. Noi abbiamo recuperato ciò che la giustizia italiana ci diceva di raccogliere».

Esistono delle testimonianze filmate sul lavoro da voi fatto? «Certo, esistono fotografie e filmati tv di tutta la zona. Queste pellicole sono state tutte consegnate al giudice. Non posso escludere che già lì si possa trovare il frammento di missile Mk30».

Come avete reagito al fatto che le nuove ricerche nel mare di Ustica non siano state affidate alla Ifremer? «Siamo rimasti francamente delusi, perché nell'87 e '88 era-

vamo riusciti in un exploit: fino ad allora nessuno era riuscito a recuperare tanti pezzi di aereo a una simile profondità. Invece stavolta il giudice Priore non ha trovato nemmeno il tempo di rispondere alle proposte fatte dal presidente dell'Ifremer. Non ci hanno certo giovato tutte le accuse assurde lanciate sul nostro conto...».

Come quella di essere una società legata ai servizi segreti francesi, e che questi non avevano interesse a far luce sul caso Ustica? «Se tutto quel che si è detto fosse vero, i servizi segreti ci avrebbero semplicemente proibito di andare a Ustica. Ma evidentemente non avevano questo potere, visto che abbiamo portato in superficie tutto ciò che i giudici ci chiedevano».

FABRIZIO COSSON

ste misteriosamente nei cassetti fino al giugno 1990.

Il pasticciaccio del Mig. La carcassa di un Mig libico viene ufficialmente trovata in un vallone della Sila il 18 luglio 1980. Ma nessuno ha visto cadere un aereo quel giorno mentre almeno un testimone ha visto passare un caccia la sera del 27 giugno e un ex sergente, Filippo Di Benedetto, ha testimoniato di essere stato mandato a piantonare un caccia precipitato con un pilota morto dentro il 28 giugno. Inoltre, un supplemento di perizia necroscopica, naturalmente manipolato come le registrazioni radar di Marsala e Licola, faceva risalire la morte del pilota «ad almeno 15 giorni prima» del 18 luglio.

È un elenco molto parziale dei misteri di Ustica. Soprattutto restano

fuori le responsabilità dei politici al governo, che hanno promesso spesso la verità su Ustica ma non hanno mai spiegato come mai quella verità non sapessero in virtù del loro ufficio. Sono misteri talmente enormi che hanno spesso costretto la magistratura a occuparsi più delle ragioni dei depistaggi che delle cause e dei responsabili della strage. Sarà mai possibile, se non si comincia a puntare sui possibili responsabili, trovare la verità di Ustica?

C'è una storia che tutta Roma mormora da anni: il Dc9 dell'Itavia è stato colpito, probabilmente per errore, nel corso di un'operazione militare clandestina organizzata a livello internazionale che aveva come scopo l'abbattimento del regime libico e l'eliminazione fisica di Muhammad Gheddafi. Non si tratta di chiacchiere oziose: nell'ufficio staccato della procura di

Roma che indaga sulla strage di Ustica c'è effettivamente un grosso dossier che riguarda l'operazione antilibica. Una versione di questa storia è stata raccontata a *Panorama* dal testimone che per primo parlò di un missile venuto dal mare, quel Guglielmo Sinigaglia che afferma di aver partecipato all'azione militare in qualità di clandestino legato ai servizi segreti francesi e italiani.

Panorama l'ha pubblica-

GIUSTIZIA. Daria Bonfietti, portavoce dei parenti delle vittime



S. SORRENTINO/LUCKY SPA

ta nel novembre 1990 dopo che il giudice Rosario Priore aveva fatto sequestrare le interviste di Sinigaglia a questo giornale e sentito direttamente Sinigaglia a Roma come testimone. È la storia delle operazioni Tobruk e Eagles run to run messe in atto, secondo quel racconto, da Francia, Gran Bretagna, Germania e Italia con l'approvazione degli Stati Uniti: invio di armi ai ribelli libici da una base in Sicilia; abbattimento dell'aereo che la notte del 27 giugno doveva trasportare Gheddafi da Tripoli a Varsavia da parte di un aereo pilotato da un ribelle libico; sbarco in Libia di un commando internazionale a bordo di sommergibili in appoggio ai ribelli per realizzare il colpo di Stato. Il piano, conclude il testimone, fallì quando invece di Gheddafi fu colpito il Dc9 Itavia.

È il racconto di un mitomane? Forse. Ma la storia pubblicata da *Panorama* non è stata smentita da nessuno, nemmeno nelle parti più sconvolgenti come quella del galleggiamento per ore del Dc9 con i passeggeri a bordo nel mare di Ustica e il successivo affondamento dell'aereo con due cariche di esplosivo Dinajel piazzate sotto la carlinga dai sommozzatori dei sommergibili anglo-francesi. E il giudice Priore ha ascoltato e verbalizzato la storia di quest'uomo per quattro giorni tra la fine di ottobre e l'inizio di novembre dello scorso anno. Quell'interrogatorio subì un'interruzione quando Priore, nel pomeriggio del 30 ottobre, andò a Bologna per «sentire una decina di ex funzionari dell'Itavia e di spedizionieri che il 27 giugno dell'80 providero a far caricare sul

Dc9 in partenza da Bologna per Palermo numerosi colli» come ha riferito l'Ansa. Che cosa abbia scoperto Priore è naturalmente un segreto istruttorio. Ma Sinigaglia ha detto a *Panorama* di aver testimoniato al giudice che le casse contenevano fucili mitragliatori, granate al fosforo e materiale elettronico sofisticatissimo che il commando anglo-francese antiGheddafi avrebbe dovuto installare nelle base militari libiche conquistate. Quel materiale sarebbe stato portato ai ribelli in Libia dalla costa sud della Sicilia. Dopo il viaggio a Bologna Priore ha continuato per due giorni l'interrogatorio di Sinigaglia. Gli ha creduto? Ha trovato riscontri? ●

Dal mare al Colle

Vero che la notizia del missile trovato a Ustica è una indiscrezione voluta? C'è chi lo pensa. E indica il bersaglio.

di GIOVANNI FASANELLA



RECUPERO. Il primo rottame del Dc9 Itavia

«La notizia è stata pilotata». Così sospetta Sergio De Julio, deputato della Sinistra indipendente e implacabile detective del caso Ustica. E aggiunge convinto: qualcuno ha spifferato cose che dovevano rimanere riservate. E quel missile finalmente individuato in fondo al mare ora rischia di riemergere puntando verso un illustre bersaglio. Lo stesso tenuto costantemente sotto tiro da quella tragica sera del 27 giugno 1980, quando il Dc9 Itavia esplose nel cielo di Ustica. «Chi ha parlato è uno

che vuol provare a mettere in difficoltà il capo dello Stato Francesco Cossiga, che all'epoca della tragedia era presidente del Consiglio» dichiara De Julio a *Panorama*. E aggiunge: «Dice niente il fatto che la notizia del missile sia trapelata subito dopo le allusioni di Cossiga al "pesce grosso" dei misteri italiani? Stiamo assistendo, come dire?, a un gentile scambio di missili tra i palazzi del potere».

Dietrologia, si dirà: la tendenza a vedere disegni e manovre dietro a ogni fatto. Magari perfino dietro alla notizia del fallito attentato al presidente della Repubblica nel cimitero di Budapest, durante la sua recentissima visita in Ungheria (un giallo: era dav-

vero una bomba o si è trattato soltanto di un banalissimo equivoco?). Ma De Julio non è tipo abituato a trarre conclusioni affrettate. Da anni è uno dei membri più attivi della commissione parlamentare che indaga su Ustica, tanto da meritarsi la fama di Sherlock Holmes elettronico. Sì, perché stimatissimo ingegnere elettronico (dottorato in California e cattedra di ricerca operativa all'università della Calabria), ha simulato al computer tutti gli scenari possibili di quella tragica sera di 11 anni fa, scoprendo spesso clamorose verità.

Non è un caso che sia stato il primo a sapere di quella foto scattata nel mare, a oltre tremila metri di profondità. Ne aveva parlato solo con Giuseppe Zamberletti, dc, grande amico di Cossiga, anche lui commissario del caso Ustica. E Zamberletti, a sua volta, potrebbe essersi confidato con qualcun altro, forse un dirigente della Dc, il partito da qualche tempo in rotta di collisione con il Quirinale. Insomma, De Julio esclude che la notizia sia trapelata dalla magistratura e trae le sue conclusioni: «Le indiscrezioni non possono che essere state pilotate da certi ambienti politici...».

Quando si sono appresi i particolari di quella foto, l'effetto-bomba è stato immediato. Dichiara Zamberletti a *Panorama*: «Ho notato uno strano orgoglio attorno a quella notizia, quasi la frenesia di dire contro chi è puntato quel missile: contro Cossiga, naturalmente. Si continua a usare Ustica in modo ignobile». Ci risiamo: una storia che si ripete.

«Il missile punta al Quirinale». È la mattina del 28 settembre 1989. Quando il capo dello Stato legge quel titolo sulla prima pagina del *Tempo*, un giornale vicino a Forlani e Andreotti, sobbalza sulla poltrona. È incredulo. E lo è ancora di più quando legge le dichiarazioni virgolettate del capogruppo liberale alla Camera, Paolo Battistuzzi: «Per molto meno negli Usa sono stati mandati a casa dei presidenti»; e di quello repubblicano al Senato, Libero Gualtieri, che è anche presidente della commissione su Ustica: «Bisogna procedere all'accertamento della verità senza guardare in faccia nessuno» dice. E accenna a possibili «crisi istituzionali».



PESCI. Il presidente Francesco Cossiga e il presidente del Consiglio Giulio Andreotti con la nipotina Giulia

Cossiga si sente improvvisamente sul banco degli accusati, investito dal sospetto di non aver voluto cercare la verità quand'era a palazzo Chigi. Proprio lui che, appena salito al Quirinale, aveva ricevuto a più riprese i familiari delle vittime di Ustica e sollecitato il governo a recuperare i resti del Dc9. Indignato, minaccia le dimissioni se Giulio Andreotti, presidente del Consiglio, non lo difenderà. Tutto quello che ottiene è però una gelida nota di palazzo Chigi in cui il governo si limita a esprimere «rammarico» per «alcuni accenti critici nei confronti del presidente della Repubblica...». Non è quello che avrebbe voluto, ma Cossiga incassa senza battere ciglio.

«GUARDARE IN ALTO»

Storia chiusa? È solo un'illusione. Perché le voci su presunte colpe del presidente non si placano affatto. Anzi. In commissione stragi è soprattutto il socialista Salvo Andò a chiedere a gran voce di «guardare in alto, valutando tutte le responsabilità». Un'allusione già pesante. Ma ci pensa il missino Tomaso Staiti di Cuddia, a chiamare in causa il capo dello Stato citandolo per nome e cognome. È la fine della primavera 1990. E con l'estate alle porte, si surriscalda anche il clima attorno al Quirinale. Gualtieri annuncia che la commissione d'inchiesta ha deciso di convocare tutti gli uomini politici che hanno avuto responsabilità di governo dal 1980 in poi. Scoppia di nuovo un putiferio, col missile, quel maledetto missile, che minaccia ancora di partire verso il Colle. Dichiarata in quei giorni Francesco Macis, senatore comunista e membro della commissione stragi: «Se dovesse emergere una polemica sulle responsabilità politiche, Ustica può essere l'occasione, anche pretestuosa, per un impeachment». E in quel periodo che il presidente della Repubblica comincia a sospettare manovre, se non veri e propri complotti, contro di

lui. E Paolo Cabras, senatore della sinistra dc, conferma: «Qualcuno sta puntando su una presunta fragilità di nervi di Cossiga. Ma forse senza conoscere il personaggio...».

Parole davvero profetiche, quelle di Cabras. Perché il Cossiga dei mesi successivi sorprenderà tutti. Il presidente, insomma, che comincerà a togliersi uno a uno i sassolini dalle scarpe. E il primo è proprio su Ustica. Riceve al Quirinale i familiari delle vittime. Ammette senza mezzi termini di essere stato ingannato dai servizi segreti, che gli nascosero la verità sul missile. Allora i servizi erano infiltrati dalla P2. E proprio alla loggia di Licio Gelli sembra alludere quando pronuncia queste parole di fronte agli ospiti impietriti: «C'era allora un partito, il più grande, il partito di tutti i partiti: il partito del cedimento strutturale». Come se l'aereo si fosse disintegrato per l'usura.

Qualche giorno dopo, va in visita ufficiale a San Marino. E lì avvia la lunga serie di esternazioni dall'estero: «Ora basta, voglio tutta la verità su Ustica» grida ai giornalisti al seguito. Tornato a Roma, riceve ancora i familiari delle vittime. Quando porge la mano a una signora, lei la ritrae accompagnando il suo gesto con parole dure, durissime: «Presidente, non me la sento di ringraziarla perché lei rappresenta uno Stato che non è riuscito a individuare la verità». «Signora, non posso che darle ragione: lo Stato è in difetto» riconosce Cossiga.

Un tasto sul quale insisterà qualche giorno più tardi, di fronte alla commissione stragi salita al Quirinale per ascoltarlo. Con questa postilla: «Se avessi la coscienza di portare qualche

responsabilità politica in questa vicenda, o se avessi la sensazione che la mia presenza qui fosse d'ostacolo alla verità, allora sarei pronto a dimettermi». E saluta tutti con la promessa di usare tutto il suo potere per arrivare alla verità. E un frammento di verità lo si apprenderà nell'estate dello stesso anno, dalla bocca dell'ammiraglio Fulvio Martini, il direttore del Sismi

ormai pronto a sloggiare da Forte Braschi, sede del servizio segreto militare. Ascoltato dalla commissione, ammette per la prima volta che ad abbattere il Dc9 fu un missile americano o francese. Un'ammissione tardiva, condita con mille giustificazioni per i nostri 007, ma pur sempre un'ammissione importante. L'ultimo atto dell'ammiraglio Martini alla direzione del Sismi. Qualche settimana più tardi, ormai in pensione, convola a nozze: suo testimone, Francesco Cossiga.

A quel punto, sembrava che il fantasma di Ustica si fosse finalmente

allontanato dal Colle. Ma è tornato esattamente un anno dopo, più minaccioso che mai, materializzato in una fotografia e con il suo carico di veleni e sospetti. Si è riaffacciato proprio nel pieno di una guerra tra Dc e Quirinale, tra Quirinale e palazzo Chigi (e ora che Forlani e Ciriaco De Mita hanno di fatto dichiarata conclusa l'esperienza di Andreotti, anche tra Dc e governo). Tira un'aria da resa dei conti finale. Dichiarata con sicurezza il deputato repubblicano Stelio De Carolis, che si è occupato di Ustica ai tempi in cui era sottosegretario alla Difesa: «Ci stiamo avvicinando rapidamente alla verità. E quando ci arriveremo, qualcuno non sarà più al suo posto».



FANTASMA. Lagorio, ministro della Difesa nel 1980

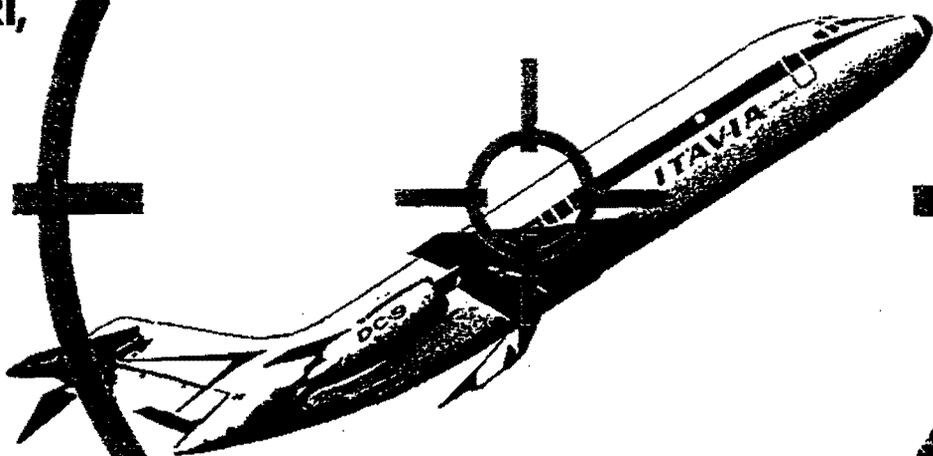
ALBERTO ROVERI

FADOGNAGLI/CONTINO DI VITA/POSSIER

SPECIALE

Panorama

**UNDICI ANNI DI MISTERI,
DEVIAZIONI E BUGIE
RIASSUNTI
IN UN DOCUMENTO
DI SCONVOLGENTE
ATTUALITA':
"PANORAMA" OFFRE
AI SUOI LETTORI
LA RELAZIONE DELLA
COMMISSIONE STRAGI
SUL PIU' OSCURO
CASO DELLA
STORIA REPUBBLICANA**



INCHIESTA USTICIA

Settimanale - Oped. in ab. post. gr. 8/70 - UNIS 410780.

SUPPLEMENTO GRATUITO ALLEGATO AL N. 1318

«La nostra relazione già dava un quadro scorvolgente delle indagini su Ustica. Peccato che pochi l'abbiano letta. Il Parlamento non ha ancora trovato il tempo per discuterla»: per il senatore Libero Gualtieri, presidente della commissione stragi, il ritrovamento di un pezzo di missile accanto ai rottami del DC9 Itavia è l'ennesimo episodio d'un canovaccio di misteri che Parlamento e governo si ostinano a ignorare. Quello che segue è il testo della «relazione dimenticata»: per ragioni di spazio e di leggibilità, si è ritenuto di tagliare le parti di spiegazione burocratica e quelle che venivano riprese in altri capitoli.

Capitolo I

Il disastro, i soccorsi, i primi recuperi

Il 27.6.80 alle ore 20,59'45" il DC9-I-TIGI della Società Itavia, decollato da Bologna per Palermo con due ore di ritardo, giunto all'altezza di Ustica, scomparve dagli schermi dei radar di Roma-Ciampino e nei minuti seguenti non rispose alle chiamate di «Roma-Controllo», che utilizzò per questo, come ponte, anche altri aerei in volo nella zona.

Alle 21,11 «Roma-Controllo» chiese a «Palermo-Avicinamento» se avesse ancora sotto controllo il DC9 e al centro radar della Difesa Aerea di Marsala se fosse in grado di dare informazioni al riguardo.

Non è stato ancora definitivamente accertato, essendo la questione tuttora oggetto di indagine da parte del giudice istruttore, se l'allarme sia stato dato per primo dal centro di controllo del traffico aereo di Roma-Ciampino o dal centro radar di Marsala.

La responsabilità di avviare e dirigere le operazioni di ricerca e di soccorso spettava, in caso di incidenti aerei, all'Aeronautica militare e in particolare agli Rcc (*Rescue coordination center*) inseriti nei due Roc (*Regional operation center*) di Monte Venda e Martina Franca.

In questo caso la competenza territoriale era dell'Rcc di Martina Franca — comandato allora dal tenente colonnello Guglielmo Lippolis — che operava anche tramite i sottocentri di coordinamento e soccorso (Rsc) di Ciampino e di Elmas e poteva utilizzare gli aeromobili forniti dai reparti Sar (*Search and rescue*) e da altri reparti dell'Aeronautica militare e le navi e i mezzi aerei della Marina militare.

Dal rapporto di servizio della sala operativa di Marsala risulta che alle 21,21 Marsala avvertì il Soc (*Sector operation center*) di Martina Franca della necessità di avvisare l'Rcc della possibile situazione di emergenza.

Nonostante alcune discordanze negli orari di registrazione delle comunicazioni tra i vari centri dell'Aeronautica, si può affermare con certezza che l'Rcc di Martina Franca allertò alle 21,22 il 15° Stormo di Ciampino (Rsc), alle 21,28 Marisicilia e immediatamente dopo gli altri comandi periferici della Marina e dell'Aeronautica.

Alle 22,00 decollò da Ciampino un elicottero HH-3F dell'Aeronautica, il quale iniziò le ricerche nella zona presumibile della caduta alle ore 23,10. Un elicottero SII-3D della Marina decollò da Catania alle ore 22,25, arrivando in zona alle ore 23,59. Un secondo elicottero della Marina decollò, sempre da Catania, alle ore 0,28 del 28.6 e un secondo elicottero dell'Aeronautica partì da Ciampino alle ore 1,00.

Fu fatto decollare alle ore 22,30 da Sigonella anche un Breguet Atlantic (aereo concepito essenzialmente per la lotta antisommergibile) che giunse in zona alle 23,45.

Non venne invece utilizzato per le operazioni di soccorso un altro Breguet del 30° Stormo decollato da Elmas alle 18,15 e in volo di addestramento a est della Sicilia fino alle 22,40, prima di rientrare alle 0,30 a Elmas.

Alle ore 22,28 (22,45 secondo il rapporto del Doria) l'incrociatore Doria, alla fonda nel porto di Cagliari, ricevette l'ordine di approntamento e salpò alle ore 1,50 (1,30 nel rapporto Doria) del 28.6; alle 22,40 venne dirotta-

ta verso la zona del sinistro la motonave della Marina mercantile Carducci in rotta da Napoli a Palermo.

Entro la mezzanotte del 27.6.80 vennero complessivamente dirottati nell'area di interesse o fatti salpare un rimorchiatore e una motovedetta della Marina militare, una motovedetta della Guardia di Finanza, sei navi della Marina mercantile.

Nelle prime ore del 28.6 partirono da Napoli le navi della Marina militare Orsa e Alpino e la motovedetta Fiorillo. Alle 2,49 l'incrociatore Doria ricevette l'ordine di assumere il comando tattico della ricerca.

Intorno alle 4,00 le navi della Marina mercantile Buccaneer, Carducci, Clodia, Freccia Rossa, Nomentana e Bannock giunsero nella zona del sinistro e iniziarono la «ricerca a rastrello» su una fascia larga 17 miglia.

I primi avvistamenti furono effettuati pochi minuti dopo le 7,00 da un elicottero della Marina, decollato da Catania alle 3,27 e atterrato a Trapani alle 8,19 per esaurimento del carburante, che segnalò la presenza di una macchia di cherosene e di materiali affioranti.

Secondo la relazione inviata l'11.8.80 da Maridipart di Napoli (Dipartimento militare marittimo del Basso Tirreno) all'Rcc di Martina Franca, l'elicottero che effettuò il primo avvistamento è individuato con la sigla ISSHL, mentre in tutti gli altri documenti, segnatamente gli allegati alla relazione Pisano e gli schemi riassuntivi dell'Rcc di Martina Franca, l'elicottero in questione è contraddistinto dalla sigla ISSGL poi mutata in ISSGH.

Alle 7,18 il Breguet Atlantic del 30° Stormo, decollato da Cagliari Elmas alle 3,10 e comandato dal tenente di vascello Sergio Bonifacio, ricevette dall'elicottero la notizia dell'avvistamento e dieci minuti dopo giunse sul punto indicato (39°39' Nord 12°55' Est, secondo il rapporto di volo del Breguet; 39°49' Nord 12°55' Est secondo l'allegato G della relazione Pisano e secondo la già citata relazione Maridipart).

Nel rapporto di volto, redatto lo stesso giorno dell'operazione, il tenente di vascello Bonifacio così espone gli esiti della ricognizione:

«7,32: si notano molti oggetti in trasparenza, ma non è possibile effettuare identificazione.

9,45: si avvista un cadavere in prossimità della chiazza di cherosene.

10,00: elicottero del soccorso in zona conferma l'avvistamento.

10,40: stanno convergendo su di noi varie unità della Marina militare e un rimorchiatore (vengono successivamente avvistate numerose salme affioranti in tempi successivi).

11,00: unità iniziano la fase di recupero con l'ausilio degli elicotteri».

Nelle considerazioni contenute nello stesso rapporto di volo, Bonifacio annotò: «Al nostro arrivo nella zona vengono osservati pochi oggetti e nessuno attribuibile con certezza al velivolo. Dalle 7,32 alle 9,45 iniziano ad affiorare oggetti attribuibili al velivolo quali: cuscini di sedile, salvagenti, ... valigie. Successivamente continuano

INCHIESTA USTICA

ad affiorare... altri cadaveri per un numero approssimato di 40».

Il Breguet Atlantic ritornò alla base di Cagliari alle ore 13,10, sostituito nell'appoggio alle operazioni di recupero da un Breguet Atlantic del 41° Stormo, di base a Sigonella, che operò nella zona dalle 13,10 alle 20,40.

Il tenente di vascello Bonifacio è stato interrogato nell'ottobre 1989 dal Procuratore della Repubblica presso il Tribunale militare di Cagliari, dottor Maggi, nell'ambito di un'istruzione preliminare per eventuali reati militari rilevabili a carico di militari della base missilistica di Perdasdefogu in relazione all'incidente di Ustica. In quella sede il capitano Bonifacio dichiarò di aver avvistato in trasparenza, prima dell'affioramento dei cadaveri, a una profondità inferiore ai 50 metri, una grande massa chiara con una riga nera che attraversava al centro, massa che non poté riconoscere come la sagoma dell'aeroplano. Affermò inoltre che dopo circa un'ora affiorarono cuscini, sedili e salvagenti sgonfi; da quel momento attribuiti ciò che vedeva all'aeroplano scomparso. Verso le 9,00 comparvero i primi due cadaveri, uscendo dalla macchia oleosa.

Nel febbraio 1990 il tenente di vascello Bonifacio ha confermato nella sostanza al giudice istruttore Bucarelli le dichiarazioni rese al dottor Maggi, precisando peraltro di aver visto in trasparenza nelle immediate vicinanze della macchia d'olio un corpo oblungo, chiaro, attraversato in senso longitudinale da una striscia nera e di aver comunicato l'avvistamento agli enti di controllo esprimendo già un livello superiore di probabilità di aver individuato l'aereo.

In una serie di servizi pubblicati dall'*Europeo* del 28.6, del 5.7 e del 19.7.1990 (numeri 27, 28 e 30) si sostiene una versione degli avvistamenti sostanzialmente diversa: il capitano Bonifacio avrebbe osservato per un'ora intera, dalle 7 alle 8, il DC9 sostanzialmente integro e avrebbe visto alle 8 un improvviso sollevamento dell'acqua dovuto all'inabissarsi del DC9 dal quale fuoriuscivano corpi e cuscini. Subito dopo il Breguet avrebbe ricevuto l'ordine di rientrare alla base; il tenente di vascello Bonifacio, oltre a stilare il consueto rapporto della missione, avrebbe spontaneamente reso una dichiarazione ovvero parlato con un amico della Procura militare di Cagliari per segnalare quanto da lui osservato.

Il 2 luglio 1990 il dottor Maggi ha nuovamente convocato il tenente di vascello Bonifacio in relazione a quanto pubblicato dal settimanale: in tale sede il capitano Bonifacio ha smentito il contenuto degli articoli, confermando le sue precedenti dichiarazioni all'autorità giudiziaria. Anche dalle dichiarazioni rese il 31.7, l'1.8 e il 28.8.90 al G.I. Priore da dodici militari facenti parte dell'equipaggio del Breguet Atlantic comandato dal tenente di vascello Bonifacio è risultata nel complesso smentita la versione comparsa sull'*Europeo*.

Alle 7,50 del 28.6.80, le navi della Marina militare Doria, Orsa, Alpino e Prometeo ricevettero l'ordine di convergere sul punto individuato dall'elicottero.

Alle 9,12 la fregata Orsa avvistò due salme, mentre alle 9,15 la fregata Alpino recuperò un pezzo della struttura dell'aereo e alle 9,10 la motonave Carducci avvistò un relitto conico grigio (poi identificato come il cono di coda del DC9) e, non avendo la possibilità di issarlo a bordo, attese fino alle 10,30 l'arrivo della Bannock.

Alle 10,02 l'incrociatore Doria, giunto in zona alle ore 8,48, assunse i compiti Otc (*On scene commander*) diramando l'ordine di priorità del recupero: naufraghi, salme, relitti.

Alle 13,48 la motonave Carducci - che aveva 700 passeggeri a bordo, tra i quali una donna incinta attesa nel porto di Palermo da una autoambulanza e che alle 11,55 aveva ricevuto dalla Doria il permesso di riprendere la normale rotta di linea verso Palermo - avvistò un relitto di circa sei metri di forma allungata; avvertita dell'avvistamento la Capitaneria di porto di Napoli, la Carducci ricevette l'ordine di sostare in zona. Dopo due ore di attesa la Carducci perse le tracce del relitto, presumibilmente affondato, e le fu consentito di riprendere la rotta alla volta di Palermo ove attraccò alle ore 18,50. Nessuna fotografia del relitto fu scattata da bordo della Carducci.

A queste informazioni desunte dalla relazione inviata l'11.8.80 da Maridipart di Napoli all'Roc di Martina Franca e dal giornale di bordo della Carducci si può aggiungere che il 5.9.80 il sostituto Guarino invitò il comandante della Carducci Agniello Iacarino a presentarsi davanti ai periti giudiziari per effettuare una descrizione particolareggiata del relitto individuato. Dalle carte processuali non risulta che il comandante Iacarino accolse l'invito, circostanza del resto confermata dall'iniziativa del sostituto Santacroce il quale il 14.11.80 chiese alla Procura della Repubblica di

Genova di esaminare il comandante Iacarino, oltre all'ufficiale di coperta Danilo D'Agostino, con le stesse finalità indicate precedentemente da Guarino. Anche questa iniziativa non andò a buon termine perché risultò che Iacarino risiedeva a Meta di Sorrento, come fu comunicato a Santacroce dal tenente colonnello

comandante del nucleo Cc di Polizia giudiziaria di Genova, Giorgio Lace, in data 17.11.80. Dalla documentazione in possesso della Commissione non risulta che l'esame testimoniale del comandante Iacarino fu mai espletato, direttamente o per rogatoria, dai titolari delle indagini.

Si presentò invece il 28.1.81 davanti al dottor Vito Monetti della Procura della Repubblica di Genova l'ufficiale di coperta della Carducci Danilo D'Agostino il quale riferì che la Carducci non riuscì a recuperare il relitto perché dopo aver invertito la rotta per recuperarlo, ne perdé le tracce; l'intervallo di tempo trascorso tra il momento dell'avvistamento e quello in cui la motonave tornò a incrociare nella stessa zona fu approssimativamente di un'ora, un'ora e mezza. D'Agostino non fu in grado di precisare se dopo aver invertito la rotta il mancato nuovo avvistamento del relitto fosse imputabile al fatto che il relitto stesso fosse affondato oppure al fatto che la nave avesse incrociato in posizione leggermente diversa.

L'ufficiale di coperta riferì anche al giudice che, probabilmente nel settembre 1980, fu interrogato, tramite il capitano Mazzara della Tirrenia di Genova, da due persone, una delle quali presentatasi come dipendente dell'Itavia e l'altra un militare forse un maresciallo dell'Aeronautica di nome Mannu. I due mostrarono a D'Agostino disegni e schizzi di oggetti di forma allungata, apparentemente missili o probabilmente bersagli che si usano in Marina, chiedendogli se l'oggetto che aveva avvistato poteva essere rappresentato dall'uno o dall'altro disegno.

Complessivamente nella giornata del 28.6 - secondo quanto dichiarato nella relazione inviata l'11.8.80 da Maridipart di Napoli all'Rcc di Martina Franca - parteciparono alla ricerca 6 navi della Marina militare, 5 della Guardia di Finanza, 8 della Marina mercantile e vennero recuperate 42 salme, un cono di coda, una parte di alettone, un battellino pneumatico, un lato di fusoliera, un orologio fermo sulle 9,00.

Quanto al numero delle salme recuperate si deve notare che un documento di Martina Franca (specchi riepilogativi dell'Rcc) riporta che il 28.6 (successivamente a questa data più nessun cadavere fu ritrovato: su questo tutti i documenti concordano) erano stati recuperati 38 cadaveri.

Un elenco delle salme recuperate stilato dal Gabinetto regionale di Polizia scientifica di Palermo e trasmesso alla Procura della Repubblica della stessa città il 23.10.80 descrive e identifica 38 salme e dà conto di resti umani distinti con le lettere A, B, C. I resti di cui alla lettera C verranno poi descritti dai medici legali come la salma 39 e 39 sono i referti peritali di esame medico esterno. È da notare però che nella relazione preliminare presentata il 14.10.80 dal professor Stassi (uno dei medici legali) si afferma che i cadaveri recuperati erano 40.

Il 29.6.80 proseguirono le operazioni di recupero 5 navi della Marina militare, 2 della Guardia di Finanza, 1 della Marina mercantile, recuperando resti di corpi umani e un pezzo del flap destro.

Il 30.6.80 proseguirono le operazioni 4 navi della Marina militare, recuperando resti di corpi umani e un canotto pneumatico.

L'1.7.80 rimase in mare soltanto l'incrociatore Doria. Più nulla fu ritrovato.

Le ricerche vennero definitivamente sospese alle 20,39 del 2.7.80 su ordine di Maridipart. La Doria diresse verso La Spezia.

Il 2.8.80 fu ritrovato sulla spiaggia di Baia Domizia un relitto di aerobersaglio consegnato alla Commissione Luzzatti.

Il 20.9.80 venne ritrovato un altro relitto di aerobersaglio nello stretto di Messina, pervenuto al Collegio Blasi solo nel gennaio '89.

Secondo un documento dello Stato Maggiore dell'Aeronautica (citato nella prima perizia Blasi) tali reperti possono essere messi in relazione ai lanci effettuati per conto dell'Aeronautica stessa nel periodo compreso tra giugno 1979 e il 1° gennaio 1980 ai fini esercitativi per l'impiego di missili terra-aria tipo HAWAK.

La prima relazione del Collegio Blasi rileva però che tali reperti, che avrebbero dovuto essere stati in mare per almeno sette mesi, non mostravano segni di corrosione marina anche sulle parti non verniciate; osserva peraltro che non vi sono elementi certi per convalidare la corrispondenza tra il corpo centrale di uno di questi radiobersagli e il relitto avvistato dalla nave Carducci e poi affondato.

Mano a mano che erano recuperati, le salme e i materiali, inizialmente concentrati sulla Doria, venivano, su

ordine dei ministeri dell'Interno e della Difesa, trasferiti a Palermo a disposizione dell'autorità giudiziaria tramite i velivoli impegnati nel recupero al termine delle loro missioni.

Nel rapporto delle operazioni stilato dall'incrociatore Doria il 5 luglio 1980, in corrispondenza delle ore 13,00 del 28.7.80 si legge: «Dato che la capienza del frigorifero per sistemare le salme recuperate dal Doria e accentrate dalle altre unità è ormai totalmente sfruttata, decido di utilizzare gli elicotteri al termine On Task per trasportare le salme a terra».

Nelle dichiarazioni rese il 10.4.89 al colonnello Barale, nell'ambito dell'inchiesta condotta dal generale Pisano, il tenente colonnello Lippolis, comandante dell'Roc di Martina Franca, ha rilevato l'insufficiente coordinamento esercitato dall'incrociatore Doria nella raccolta dei relitti recuperati, tanto che alcune motovedette della Guardia di Finanza consegnarono quanto recuperato al loro Comando e alcune navi della Marina mercantile ai porti di attracco e non in un unico punto di raccolta.

Nella stessa sede il colonnello Lippolis ha sostenuto che dall'esame delle

condizioni dei sedili del DC9 e dei cadaveri dedusse immediatamente che a bordo si era verificata una esplosione e che questa era avvenuta in corrispondenza del secondo o del terzo sedile a sinistra del portellone di accesso. Il colonnello Lippolis ha confermato tale dichiarazione nel corso della sua testimonianza formale davanti alla Commissione, aggiungendo di avere immediatamente informato della sua convinzione il generale Mangani, comandante del Roc di Martina Franca, e, tempo dopo, il sostituto procuratore Guarino e i periti giudiziari.

Secondo il racconto del responsabile del soccorso, nel corso dell'incontro con il magistrato e i suoi periti durato un'intera giornata, il dottor Guarino lo condusse in un hangar per mostrargli reperti che a suo dire dovevano costituire i resti di un missile e un carrello del DC9: l'ufficiale riconobbe invece nei reperti mostratigli una tanica di T33 e un carrello di un aereo della 2ª guerra mondiale. Tra gli oggetti esibiti vi era anche un casco da volo con la scritta John Drake che poi risultò essere appartenuto a un pilota americano lanciatisi da una portaerei e in vita.

Dell'incontro tra Lippolis, Guarino e i periti non è stato rintracciato tra le carte giudiziarie il processo verbale; vi è invece la citazione firmata dal sostituto Guarino che convocò il tenente colonnello Lippolis a Palermo per il giorno 6.10.80.

Capitolo II

Le inchieste

Il 28.6.80 il ministro dei trasporti Formica istituì una Commissione di inchiesta tecnico-formale e chiamò a presiederla il dottor Carlo Luzzatti della direzione generale dell'Aviazione civile (*segue la descrizione delle prime fasi dell'indagine giudiziaria affidate ai sostituti procuratori Guarino di Palermo e Santacroce di Roma che sequestrano, con qualche difficoltà, molti documenti e alcuni nastri radar. I tracciati risulteranno poi alterati o incompleti a causa di una presunta esercitazione simulata, la Synadex, che avrebbe occupato i radar al momento del disastro, ndr.*)

Nell'autunno del 1980 il sostituto Santacroce si recò negli Stati Uniti per incontrare esperti del FAA (*Federal Aviation Administration*) e del NTSB (*National Transportation Safety Board*).

Uno degli esperti del NTSB, l'ingegner John Macidull, incaricato dai suoi superiori di assistere gli inquirenti italiani, fece pervenire loro una prima relazione, datata 13.11.80, nella quale si metteva in evidenza la presenza, nel tracciato del radar Marconi di Ciampino, di tre echi attribuibili a un «oggetto che viaggiava, a una velocità compresa tra 300 e 550 nodi e a una quota non conosciuta, parallelamente alla rotta dell'aereo durante i primi due echi e che poi si dirige verso l'aereo nell'ultima eco».

Il 13.12.80 il ministro Formica trasmise al Presidente del Consiglio, al Ministro della difesa e ai Presidenti delle Camere una seconda relazione preliminare della Commissione Luzzatti, aggiornata al 5.12.1980, in cui si affermava che «allo stato attuale delle indagini la Commissione ha raggiunto la ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi del cedimento strutturale spontaneo e della collisione in volo con altro velivolo».

Nella relazione si dava conto, tra l'altro, che l'analisi Xeda effettuata dall'NTSB su un frammento metallico di forma trapezoidale rinvenuto nel cadavere di una passeggera aveva evidenziato la presenza, non facilmente giustificabile, di fosforo. Si riferiva inoltre che era stato accertato che tale frammento proveniva da una struttura situata nel vano carrello.

Il 16.12.80, con un decreto del Ministero dei trasporti, tutti i servizi di linea affidati all'Itavia furono dichiarati decaduti. (La risoluzione della convenzione fra Ministero dei trasporti e Itavia sarà sancita da un decreto ministeriale del 23.1.81). Lo stesso giorno, il presidente dell'Itavia, Aldo Davanzali, inoltrò una lunga lettera al ministro dei trasporti, Formica, nella quale fra l'altro si affermava la «... certezza della distruzione, a opera di un missile, di un aereo, mentre percorreva in perfette condizioni meteo-

rologiche e di crociera una aerovia riservata dallo Stato italiano all'Aviazione civile».

Il 17.12.80 l'Itavia diramò un comunicato stampa che indicava come unica ipotesi valida a spiegare la caduta dell'aereo quella di un missile.

Il 18.12.80 Davanzali, convocato dal sostituto Santacroce e ascoltato in un primo tempo in sede di esame testimoniale, esibì e consegnò al magistrato la lettera al ministro Formica, il comunicato stampa e una relazione tecnica datata 16.12.80.

Il magistrato individuò in alcuni passaggi della lettera al ministro Formica indizi di reità correlabili all'articolo 656 del codice penale (diffusione di notizie esagerate e tendenziose atte a turbare l'ordine pubblico) e trasformò quindi l'esame testimoniale in interrogatorio di indiziato.

Nella relazione del 16.12.80 consegnata da Davanzali a Santacroce si sosteneva tra l'altro: «Alcuni momenti prima dell'incidente inizia la registrazione di una serie di tracce radar, correlabili fra di loro con una velocità pari a circa 1.200 km orari, tipica di aerei intercettori militari. Questi dati identificano una traiettoria intersecante da ovest verso est la rotta del velivolo I-TIGI con un angolo di attacco di circa 90 gradi. ... Le tracce radar successive dimostrano che il DC9 si è disintegrato in più parti, repentinamente deviate a 90 gradi dalla rotta stabilizzata... in uno dei corpi delle vittime è stata rinvenuta una scheggia di metallo... facente parte di una struttura di sostegno del carrello principale posto al di sotto e in posizione esterna rispetto alla cabina passeggeri. Questo frammento... ha rivelato tracce... di fosforo, sostanza riconducibile a cariche di ordigni bellici».

Il 16.3.82 la Commissione Luzzatti presentò al Ministro dei trasporti una relazione, che sarebbe stata anche l'ultima della Commissione, le cui conclusioni misero in evidenza che «causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo. Al momento non si è in grado di affermare se l'ordigno fosse stato collocato a bordo prima della partenza ovvero provenisse dall'esterno dell'aeromobile».

Il 5.10.82, oltre alla quarta relazione parziale della 1ª Divisione materiali metallici, i Laboratori dell'Aeronautica militare depositarono presso l'autorità giudiziaria una relazione della 4ª Divisione esplosivi e propellenti. La conclusione più importante cui pervenivano i Laboratori tecnici dell'Aeronautica, che avevano ritrovato su alcuni reperti tracce di esplosivo denominato T4, era che «il mancato ritrovamento di tracce di TNT nel corso dell'indagine rende poco probabile l'ipotesi che l'esplosione sia stata determinata da una testa di guerra detonata all'esterno del velivolo», mentre «l'ipotesi che l'esplosione sia stata determinata da una massa di esplosivo presente a

INCHIESTA USTICA

bordo del velivolo è dotata di una elevata probabilità».

L'8.10.82 Luzzatti si rivolse a Santacroce per ricordargli che i lavori della sua Commissione erano fermi al 16.3.82, in attesa di conoscere i risultati delle ulteriori analisi richieste al Laboratorio dell'Aeronautica militare.

Il 16.2.83 Luzzatti informò il Ministro dei trasporti che la Commissione da lui presieduta non era stata messa in grado di conoscere i risultati delle analisi del Laboratorio dell'Aeronautica militare e che il magistrato inquirente gli aveva verbalmente fatto sapere che ne avrebbe autorizzato la consegna non appena terminata l'istruttoria.

Il 22.9.83 Luzzatti scrisse nuovamente al Ministro dei trasporti per segnalare che il dottor Santacroce «non ha ancora ritenuto di dover dare copia alla Commissione dei risultati delle indagini tecniche sui reperti, malgrado ripetute richieste verbali e una scritta. La Commissione - proseguiva il dottor Luzzatti - ritiene che il possesso dei citati documenti permetterebbe di proseguire le indagini fino ad arrivare a far luce definitivamente su questo inquietante episodio, che tanto scosse l'opinione pubblica italiana ed estera». La missiva si concludeva con la preghiera rivolta al Ministro «di voler intervenire autorevolmente presso i competenti organi affinché vengano fatti conoscere alla Commissione i dati di cui sopra».

Il 31.12.83 il sostituto procuratore Santacroce chiese al giudice istruttore la prosecuzione dell'istruttoria con rito formale, il sostituto si riservava di specificare il capo di imputazione, il modo di contestazione degli addebiti e le opportune richieste istruttorie. Incaricato dell'istruttoria formale fu il giudice istruttore Bucarelli.

Il 4.2.84 Luzzatti rinnovò la richiesta di poter disporre della relazione consegnata dal Laboratorio dell'Aeronautica Militare al sostituto Santacroce il 5.10.82, indirizzando questa volta al giudice istruttore Bucarelli il quale gliela trasmise il 15.3.84.

L'8.11.84 il giudice istruttore Bucarelli nominò un collegio di periti.

Il 4.3.85 i membri del collegio peritale Blasi, ingegner Cerra e professor Lecce, si recarono a Borgo Piave presso il centro CTA-DA dell'Aeronautica militare per procedere a una seconda lettura dei nastri radar di Marsala.

Il 25.3.86 il dottor Luzzatti comunicò al Ministro dei trasporti che il compito della Commissione da lui presieduta doveva ritenersi esaurito.

Il 10.4.86 il ministro dei trasporti Signorile si limitò a prendere atto della comunicazione del dottor Luzzatti, esprimendogli il suo apprezzamento per l'impegno e la competenza con cui aveva condotto i lavori della Commissione i cui risultati avevano «consentito una valutazione tempestiva e attendibile della dinamica dell'evento, nonostante l'estrema difficoltà da parte della Commissione nell'acquisire obbiettivi elementi di riscontro».

Il 12.2.87, in esecuzione di un decreto emesso dal giudice istruttore Bucarelli il 9.2.87, il nucleo di polizia giudiziaria dei Carabinieri di Roma acquisì presso il centro radar di Marsala la documentazione concernente l'esercitazione Synadex, fra cui un nastro contenente le tracce simulate durante l'esercitazione del 27.6.80.

Il 15.4.87 il professor Blasi, per conto del collegio peritale, e il direttore degli affari giuridici e logistici della Ifremer, M. Stahlberger, sottoscrissero presso il Tribunale di Roma la convenzione di appalto per il recupero dei relitti del DC9.

Il 2.7.87 terminò la prima campagna di recupero dei relitti.

Il 25.5.88 terminò la seconda campagna di recupero dei relitti.

Il 30.5 e l'8.6.88, nell'ambito dell'inchiesta aperta dalla procura della Repubblica di Marsala a seguito della trasmissione televisiva «Telefono giallo» del 7.5.88, vennero interrogati quattordici militari in forza al centro radar di Marsala nel giugno 1980.

Gli atti dell'inchiesta furono poi trasmessi per conoscenza al giudice istruttore Bucarelli il 10.6.88. Anche la procura militare di Palermo si attivò in ordine a eventuali reati militari commessi presso il 37° aerostormo di Trapani Birgi e chiese il 14.5.88 alla procura della Repubblica di Marsala gli atti eventualmente rilevanti in possesso di tale ufficio. Non risulta che la richiesta della Procura militare di Palermo, indirizzata anche al giudice istruttore Bucarelli il 18.10.88 e il 20.9.89, abbia avuto esito positivo.

Il 10.6.88 il procuratore militare della Repubblica di Cagliari Maggi aprì un procedimento di istruzione preliminare per eventuali reati rilevabili a carico di militari della base missilistica di Perdasdefogu in relazione all'incidente di Ustica: nell'ambito di tale procedimento sono stati interrogati tra gli altri il colonnello De Lorenzo, vice comandante del poligono di Salto di Quirra nel 1988, e, in due occasioni, il 25.10.89 e il 2.7.90, il tenente di vascello Bonifacio, comandante di uno dei Breguet Atlantic che parteciparono alle operazioni di soccorso.

Il 17.6.88 il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Pisano, incaricò il generale Meloni, sottocapo di Stato Maggiore, di coordinare la raccolta di tutta la documentazione esistente sul caso Ustica all'interno dell'Arma, in relazione alla richiesta di carattere generale avanzata al riguardo il 4.6.88 dal giudice istruttore Bucarelli al Presidente del Consiglio dei ministri.

Il 18.8.88 due militari del nucleo di polizia giudiziaria dei Carabinieri di Roma, in esecuzione dell'ordine di acquisizione emesso l'8.8.88 al giudice istruttore Bucarelli, acquisirono presso il centro radar di Licola gli elenchi del personale presente il 27.6.80 e il 18.7.80. In tale occasione il comandante del centro, tenente colonnello Orabona, dichiarò che la documentazione radaristica (plottaggi) relativa al 27.6.80, a suo tempo inviata al comando dei Carabinieri di Palermo, all'Itav e ai comandi del 3° Rco e della 1ª e 2ª Regione Aerea in esecuzione del decreto di sequestro del 16.7.80, risultava distrutta in data 13.9.84.

L'11.11.88, nel corso di un controllo effettuato presso la Brigata CTA-DA di Borgo Piave allo scopo di reperire tutto il materiale relativo all'evento Ustica, si rinvenne un plico chiuso custodito in cassaforte sul quale era riportata la scritta «capitano Di Natale - pratica Ustica». Nel plico era contenuto, oltre a materiale sicuramente relativo alla riunione del 4.3.85 tra i tecnici del centro e i periti del collegio Blasi, un nastro magnetico da 2400FT con le scritte: 712, data 17 maggio 1982, recording di Marsala, primo file, copia dell'originale.

Nella stessa area riservata ove era custodita la cassaforte, a seguito di ulteriori indagini, furono reperiti: un nastro magnetico da 600FT con le scritte 1142, copia del nastro di Marsala del 27.6.80 da 19,00 a 19,25; un tabulato con riduzione dati non identificata e un foglio con dati relativi a tempi di riavvolgimento, di smontaggio e rimontaggio del nastro e di intervallo della registrazione.

Prima di sintetizzare le diverse versioni fornite circa il contenuto di detti nastri, è opportuno ricordare che a Borgo Piave erano state effettuate 5 copie dei nastri di Marsala: 2 copie l'11.11.80 (una del nastro n. 99 e una del nastro n. 100); 3 copie il 4.3.85 (una copia non integrale del nastro n. 99 e due copie del nastro n. 100).

Secondo una prima versione fornita dal generale Podrini in una nota al generale Pugliese, il secondo nastro, quello da 600FT, sarebbe stato predisposto a Borgo Piave il 4.3.85 e sarebbe stata una copia, relativa al solo periodo di tempo tra le h. 19,00/Z e le h. 19,25/Z del 27.6.80, del primo nastro, quello da 2400FT che, a sua volta, avrebbe potuto essere una copia

del nastro magnetico originale a suo tempo sequestrato dalla Magistratura. Nel trasmettere al sottocapo di Stato Maggiore generale Meloni gli esiti dell'accertamento operato dal generale Podrini, il generale Pugliese espresse la certezza che il secondo nastro costituisse una copia del nastro originale.

Una seconda versione, tratta da una nuova informativa del generale Pugliese al Sottocapo di Stato Maggiore datata 3.5.89, portava alla seguente conclusione: il nastro da 2400FT conteneva i dati relativi ad una situazione aerea registrata a Marsala tra le h. 9.15 e le h. 10.19 del 15.5.82. Il nastro da 600FT conteneva i dati relativi ad una situazione aerea tra le h. 12.31 e le h. 14.05 registrata presso un sito non identificato ed in data sconosciuta.

Secondo una terza versione, scaturita da una nuova verifica disposta dal generale Pisano dopo la sua audizione davanti alla Commissione e i cui esiti sono stati comunicati alla Commissione stessa il 6.12.89, il nastro da 600FT è stato inizialmente utilizzato per riprodurre il nastro originale n. 100, recante la registrazione dell'esercitazione Synadex, e successivamente, ottenuto il relativo tabulato, riutilizzato per riprodurre il nastro originale n. 99 con la cancellazione dei preesistenti dati. Il nastro da 2400FT reca come record di testata la data del 15.5.82 e il Cram di Marsala contiene registrazioni tra le h. 9.05 e le h. 10.31 e i tabulati che ne sono stati ricavati indicano che sono avvenute due intercettazioni di velivoli militari tra le h. 9.08 e le h. 9.59 (tracce AJ011, *friendly* e AM124, *friendly*). Secondo gli autori della verifica questo secondo nastro è stato erroneamente incluso nel plico «in una data sconosciuta e comunque posteriore a quella della sua produzione».

Nel corso della verifica è stato ascoltato anche il maresciallo Luigi Cesaro, che aveva partecipato all'incontro del 4.3.85 con i componenti del collegio Blasi. Il maresciallo Cesaro ha dichiarato di non riconoscere i nastri trovati nel 1988, ha negato di aver riprodotto nel 1985 i nastri originali ed ha affermato di aver effettuato la riduzione dei tabulati utilizzando i nastri originali. Secondo il documento dell'Itav trasmesso dal generale Pisano, il maresciallo Cesaro «è apparso reticente, preoccupato solo di evitare qualsiasi coinvolgimento personale nell'indagine in atto e pertanto non attendibile».

Con decreto del 23.11.88 fu costituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri una Commissione avente lo scopo di svolgere un'indagine sul disastro di Ustica «specificamente diretta ad esaminare, coordinare e valutare tutti gli elementi raccolti dal Ministero della Difesa e da altre amministrazioni pubbliche, alla luce di un completo quadro dei dati già a disposizione e ulteriormente acquisibili in campo internazionale».

Il 16.3.89 il collegio peritale coordinato dal professor Blasi depositò una relazione di 477 pagine, corredata da una ingente massa di allegati, che, dopo aver illustrato le attività svolte dal collegio, prendeva in rassegna, nelle conclusioni riassuntive, tutte le possibili ipotesi circa la causa dell'incidente.

L'unica ipotesi che superava indenne il vaglio dei periti giudiziari era l'esplosione esterna, ravvicinata, di un missile.

Il collegio peritale rispose quindi ai quesiti postigli dal giudice istruttore, affermando segnatamente: «Tutti gli elementi a disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al DC9 I-TIGI sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo. Allo stato odierno mancano elementi sufficienti per precisare il tipo, la provenienza e l'identità del missile stesso».

1. - Per quanto riguarda i tracciati del radar civile ATCAS di Fiumicino (ottenuti il 20.4.85 presso il Centro RIV di Ciampino dalla lettura dei nastri) le conclusioni, confermate dai risultati della simulazione di volo effettuata il 30.4.85, sono che al momento dell'incidente volava ad elevata velocità un aeromobile, la cui sezione radar era paragonabile a quella di un caccia intercettore e la cui distanza dal DC9, al momento dell'ultima risposta radar di quest'ultimo, era valutabile fra le 3 e le 7 miglia nautiche.

2. - Per quanto riguarda i tracciati radar del Centro della Difesa Aerea di Marsala i periti rilevavano:

la grande variabilità degli intervalli di tempo tra un ritorno radar ed il successivo di una medesima traccia (da un minimo di 10 secondi ad un massimo di 222 secondi);

l'inspiegabilità dei motivi per cui l'operatore ha interrotto le registrazioni dei dati alle 18.58.47, circa un minuto prima dell'ultima traccia registrata a Fiumicino (18.59.45) e dei motivi per cui l'operatore non ha notato tutte le tracce del DC9 in caduta che comunque dovevano apparire in video;

la non ben chiara ragione dell'interruzione della registrazione dopo 4 minuti dal verificarsi dell'incidente per dare inizio ad una esercitazione con cambio del nastro;

il passaggio di un velivolo nelle vicinanze del luogo del disastro circa 10 minuti dopo il verificarsi di questo evento.

Delle 23 tracce individuate tra le h. 20.36 e le h. 21.22 (ora locale) i periti mettevano in dubbio la natura simulata di 6 tracce registrate tra le 21.12 e le 21.22 e mettevano in evidenza le stranezze relative ad una traccia, la n. 6, di difficile interpretazione in quanto scompare improvvisamente e quasi contemporaneamente all'ultima risposta del transponder del DC9; osservavano anche che, due battute prima dell'ultima risposta del transponder del DC9, tale traccia era commutata dalla registrazione automatica a quella manuale controllata dall'operatore.

3. - Per quanto riguarda il Centro Radar della Difesa Aerea di Licola, il sistema di rilevamento all'epoca dell'incidente era di tipo fonetico-manuale, i periti sottolineavano la difficoltà di interpretazione dei piottaggi a causa delle grossolane indicazioni in esso riportate.

Il 17.3.89 il ministro della difesa, onorevole Zanone, dava mandato al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Pisano, di svolgere un'inchiesta al fine di accertare, in connessione alle conclusioni cui era pervenuto il collegio peritale nominato dall'autorità giudiziaria nella perizia presentata il 16.3.89, se «in tutti gli enti e comandi delle Forze Armate comunque interessati si siano pienamente rispettate le norme e procedure in vigore e la necessaria diligenza; nella circostanza dell'incidente possano ravvisarsi disfunzioni o carenze riguardanti l'organizzazione dei servizi e l'impiego degli apparati».

Il 5.5.89 il generale Pisano trasmise al ministro della difesa la sua relazione nella quale:

si afferma che all'ora del disastro nessun velivolo militare italiano o alleato operante da basi aeree nazionali era in volo e nessuna attività era in atto nei poligoni delle Forze Armate;

si giudicano positivamente, in termini di tempestività ed adeguatezza, le operazioni di ricerca e soccorso;

si ritiene non esservi stato «alcun comportamento dilatorio» dell'Aeronautica in relazione alla richiesta e sequestro da parte della magistratura di materiali dei radar;

si attribuiscono le due interruzioni presenti nei nastri di registrazione del radar di Marsala «verosimilmente... ad anomalie di natura tecnica al tempo ricorrenti», rilevando che «esse non hanno comunque compromesso la capacità di sorveglianza del centro e non sono assolutamente significative ai fini della ricostruzione dell'incidente»;

si osserva che se la mancata registrazione manuale da parte del centro di Marsala dei dati corrispondenti ai periodi di interruzione del sistema automatico rappresentata da un lato «una inadempienza alle norme, dall'altro rafforza la presunzione che non sia stato avvistato dal centro, nei periodi considerati, traffico significativo»;

si riconosce che dalla documentazione radar del centro di Licola «sono rilevabili errori e incompietezze» tali da evidenziare «una conduzione delle attività non ottimale»;

per quanto concerne la distruzione del modello DA-1 di Licola, «pur riconoscendo l'inopportunità dell'atto solo in riferimento ai recenti sviluppi della vicenda», si osserva che essa è avvenuta, tra l'altro, «nella certezza che la situazione consegnata all'Autorità giudiziaria fosse una copia ordinata ed integrale dei dati riportati nel Mod. DA-1», «in presenza di disposizioni che ne prevedevano la conservazione per un anno» e «nella certezza che la Forza Armata non era comunque coinvolta nell'incidente»;

si imputano i ritardi, l'imprecisione e l'incompletezza delle informazioni fornite dall'Aeronautica Militare sui nominativi del personale presente nel giugno 1980 presso gli enti della Difesa aerea al fatto che la normativa in materia di conservazione di ordini interni di esercitazione, di operazioni, di servizio, è incerta e frammentaria.

A conclusione della relazione, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica scrive: «in sede di inchiesta è emerso che: i controllori del traffico aereo di Ciampino avevano escluso, confermandolo oggi, la vicinanza di qualunque velivolo al DC9 Itavia; e ciò anche dopo aver visionato a suo tempo i nastri di registrazione; ad identiche conclu-

INCHIESTA USTICA

sioni induce l'esame dei tracciati dei centri radar di Licola e Marsala che, oltretutto, avrebbero dovuto avvistare con maggiore precisione la presenza di detto velivolo anche perché lo stesso sarebbe stato decisamente all'interno delle loro portate mentre sarebbe stato ai limiti di quella di Ciampino.

Alla luce di quanto sopra e sulla base dei dati disponibili non sembra sussistere non solo certezza, ma neanche probabilità della presenza del caccia in questione.

In connessione a ciò si ritiene doveroso richiamare la dichiarazione testimoniale resa in sede di inchiesta dal generale di squadra aerea Giorgio Santucci, all'epoca dell'incidente del DC9 Itavia addetto militare a Washington. Tale dichiarazione, oltre a dare un supporto al dubbio sopra esposto, pone seri interrogativi sulla correttezza della conduzione di alcune indagini, oltre che sul comportamento tenuto da personaggi interessati per vari aspetti al caso».

Nella dichiarazione citata il generale Santucci riferiva che alcune settimane dopo l'incidente il generale Rana, all'epoca Presidente del Registro aeronautico italiano (Rai), si era recato a Washington accompagnato da un signore qualificatosi come funzionario del Rai o dell'Aviazione civile. Motivo del viaggio del generale Rana era una visita presso la *Federal Aviation Administration* (FAA) allo scopo di far esaminare da alcuni tecnici specializzati il nastro di una registrazione radar che si riferiva all'incidente di Ustica. Il generale Santucci ricordava di aver accompagnato personalmente i due ospiti presso la FAA e, in un successivo incontro, di aver ascoltato i tecnici della FAA affermare che in tale registrazione non si vedeva nulla, neanche la traccia del DC9.

Il 10.5.89, a conclusione dei suoi lavori, la Commissione Pratis presentò una relazione i cui punti salienti possono riassumersi come segue:

«L'incidente è stato provocato dall'azione di un oggetto esplosivo».

«Pur considerando che la perizia giudiziale identifica il suddetto oggetto esplosivo in un missile che avrebbe colpito l'aereo, sulla base delle evidenze emerse in seguito agli accertamenti autonomamente compiuti si ritiene che non possa essere scartata l'ipotesi che a provocare l'incidente sia stato un ordigno esplosivo collocato a bordo dell'aereo»: questo sulla base di considerazioni di natura tecnica ma anche tenuto conto, con riferimento all'ipotesi di un attentato di natura terroristica, delle precarie condizioni di sicurezza e sorveglianza dell'aeroporto di Bologna.

«Si deve escludere che nel giorno e nell'ora dell'incidente fossero in corso esercitazioni aeree o navali delle forze armate italiane, che in quel giorno fossero stati da esse utilizzati missili o radio bersagli ed inoltre che nell'ora e nella zona dell'incidente vi fosse la presenza di aerei o navi delle suddette forze armate».

I radar della difesa aerea di Licola e Marsala non registrarono, nell'area e nel momento di interesse, alcun altro velivolo oltre il DC9; «dalle indagini svolte dalla Commissione nulla è stato evidenziato che valga a corroborare le insinuazioni fatte circa il supposto occultamento di dati da parte dei centri di Licola e Marsala».

«L'organizzazione delle operazioni di ricerca e soccorso da parte dei mezzi dell'Aeronautica e della Marina militare risulta essersi attivata con la dovuta tempestività ed efficienza nei limiti consentiti dalle circostanze».

Tutti gli organi competenti degli Stati esteri interpellati (USA, Francia, Germania occidentale, Gran Bretagna, Israele), ad eccezione della Libia che aveva fornito risposte evasive, «hanno escluso che nella zona e nell'ora dell'incidente vi fossero aerei e navi dei loro rispettivi

Paesi». Ugualmente negativo era stato l'esito della richiesta, rivolta alle stesse nazioni, di mettere a disposizione le risultanze di registrazioni radar attinenti all'incidente eventualmente in loro possesso.

In particolare il Segretario Generale della Nato ribadì l'esclusione di qualsiasi coinvolgimento di forze Nato, così come il Governo francese comunicò che dalle ricerche compiute risultava che il 27.6.80 nessuna unità della flotta militare francese si trovava nella zona compresa tra Ponza e Ustica. Per il Governo USA rispose il Vice Segretario alla Difesa, Donald Atwood, con una lettera inviata il 15.5.89 (dopo la conclusione dei lavori della Commissione Pratis) in cui si dava dettagliatamente conto dell'attività svolta il 27.6.80 dagli aerei USA operanti nel Tirreno e si comunicava che le autorità statunitensi non erano in possesso di alcuna registrazione radar attinente all'incidente.

A quest'ultimo riguardo è opportuno notare che le autorità statunitensi avevano a più riprese sostenuto che il radar della portaerei Saratoga della 6ª Flotta, alla fonda nel porto di Napoli la sera del 27.6.80, era stato disattivato, secondo una prassi normale per le navi in porto, per evitare interferenze con le trasmissioni televisive locali.

Tale versione, sulla quale anche il generale Pisano e l'ammiraglio Torrisi, in sede di testimonianza davanti alla Commissione, avevano espresso perplessità, è stata contraddetta, in un'intervista al TG2 del 3.7.90, dall'ammiraglio in pensione James Flatley, nel 1980 comandante della Saratoga. L'ammiraglio Flatley ha affermato che la sera dell'incidente il radar della portaerei era stato in funzione per manutenzione, registrando un traffico aereo particolarmente intenso, e che pochi giorni dopo il nastro della registrazione fu consegnato ad un comando superiore.

In una lettera inviata il 25.7.90 al rappresentante permanente dell'Italia presso la Nato, il Comandante in capo delle forze USA in Europa ha peraltro espresso riserve sulle suddette affermazioni dell'ammiraglio Flatley - in particolare sulla possibilità che il radar della Saratoga avesse registrato il traffico reale della sera dell'incidente - ed ha rilevato che comunque non è possibile allo stato attuale corroborare alcuna informazione secondo cui le registrazioni radar furono inoltrate a quell'epoca a comandi militari superiori.

Il 12.6.89 veniva diffuso un dossier elaborato dai Verdi Arcobaleno Irdisp contenente, oltre ad alcune osservazioni sulla relazione del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica (si veda 5.5.89), uno studio delle caratteristiche tecniche dei missili aria-aria e dei missili superficie-aria in dotazione, nel 1980, rispettivamente agli aerei e alle navi appartenenti alle Forze Armate italiane, francesi, statunitensi e libiche.

Dall'incrocio tra le suddette caratteristiche tecniche e le risultanze emergenti dalla perizia Blasi (si veda 16.3.89), lo studio concludeva che il missile «capace di colpire (anche per errore), la parte anteriore di un velivolo e che abbia una testata esplosiva di 5-10 Kg» e che inoltre sia in grado di «produrre fori delle dimensioni di un pompelmo disposti in una figura geometrica circolare» può essere soltanto «un Sidewinder, uno dei modelli a frammentazione anulare, cioè dal modello AIM-91 fino allo AIM-9L. Se si tratta di un missile all'epoca già in produzione, dobbiamo solo trovare chi all'epoca lo possedeva».

Il 5.8.89 il giudice istruttore Bucarelli, su richiesta del P.M. Santacroce, inviò mandati di comparizione a sedici militari in forza a Marsala all'epoca dell'incidente e a sei militari in forza a Licola all'epoca dell'incidente per concorso in falsa testimonianza aggravata, concorso in favoreggiamento personale aggravato e concorso in occultamento di atti vari aggravato. (Le imputazioni furono formulate sulla scorta degli accertamenti compiuti dal collegio peritale Blasi sulle registrazioni radar di Marsala, così come erano stati illustrati nella perizia del 16.3.89).

Mandato di comparizione fu inviato anche a Mario De Crescenzo, comandante del centro di Licola dal 1982 al 1985, per violazione di pubblica custodia di cose e di soppressione di atti vari, in relazione alla distruzione dei modelli DA1 di Licola del 27.6.80.

L'8.6.89 il P.M. Santacroce aveva chiesto al giudice istruttore Bucarelli di inviare comunicazioni giudiziarie a ventitré militari in forza a Licola e Marsala. Il 13.6 il giudice Bucarelli, accogliendo solo in parte le richieste della Procura, aveva inviato sedici comunicazioni giudiziarie. Il successivo 22.6, il pubblico ministero avvertì il giudice istruttore che questi non poteva disattendere le sue richieste e che gli interrogatori fissati per il 26 e

il 27.6 correvano il rischio di essere annullati perché non erano stati avvisati i rappresentanti delle parti civili. Bucarelli rispose che, essendo i sedici convocati dei semplici indiziati, la presenza delle parti civili non era obbligatoria. A questo punto Santacroce chiese formalmente l'emissione di ventitré mandati di comparizione. Il giudice Bucarelli non poté opporsi, ma nell'accogliere la richiesta del pubblico ministero diramò il seguente comunicato: «oggi il pubblico ministero, dopo che l'8.6 aveva richiesto ventitré comunicazioni giudiziarie e senza che nel frattempo alcun atto istruttorio fosse intervenuto a modificare o integrare la situazione probatoria già acquisita all'epoca delle precedenti richieste, formalmente ha richiesto che ai medesimi soggetti fossero contestati i medesimi reati con mandato di comparizione».

Il 29.9.89 il giudice istruttore Bucarelli sulla scorta delle conclusioni cui era pervenuto il collegio peritale coordinato dal professor Blasi con la relazione depositata il 16 marzo 1989, pose ai periti nuovi quesiti:

a) accertare la traiettoria del DC9 e dell'aereo estraneo in relazione alla possibile posizione di lancio di un missile del tipo esistente al momento dell'incidente;

b) accertare la testa di guerra corrispondente al tipo di missile identificato compatibile con tutti i dati già raccolti e sulla base delle risultanze emerse;

c) accertare, sulla base delle precedenti conclusioni, la provenienza del missile;

d) accertare quanto altro ritenuto utile ai fini di giustizia.

Il 21.10.89 il giudice istruttore Bucarelli nominò periti i signori Giovanni Giordano e Sandro Rossi della Criminalpol incaricandoli di provvedere alla trascrizione delle registrazioni TBT (terra-bordo-terra) dalle ore 18,30/Z alle ore 19,30/Z e delle conversazioni telefoniche intercorse dalle ore 18,30/Z alle ore 20,00/Z del 27.6.80 tra Roma Ciampino (Crav) ed enti vari e quelle effettuate dai centri di Marsala e Palermo.

Il 15.1.90 il giudice istruttore Bucarelli ha inviato mandati di comparizione al colonnello Mandes, comandante del Centro radar di Licola all'epoca dell'incidente, fino al 29.10.82, per occultamento di atti vari aggravato, in relazione alla mancata consegna del modello DA1 sottoposto a sequestro giudiziario; al maresciallo Tessitore, addetto alla segreteria dell'ufficio operazioni di Licola, per violazione di pubblica custodia di cose e soppressione di atti vari aggravata in relazione alla distruzione del modello DA1.

Il 2.3.90 i periti Giordano e Rossi hanno consegnato al giudice la perizia sulle registrazioni TBT e delle conversazioni telefoniche commissionata il 21.10.89.

Il 13.3.90, a seguito anche delle polemiche diffuse con grande risonanza presso l'opinione pubblica, il giudice istruttore Bucarelli nominò periti il professor Ibba e l'ingegner Paoloni incaricandoli di accertare l'esatta trascrizione della conversazione telefonica delle ore 19 di Marsala, con particolare riguardo alle parole che nella trascrizione dei periti Giordano e Rossi risultavano tra parentesi, e cioè «Mig» e «TST», e di verificare «se siano rilevabili interventi volti alla alterazione del contenuto delle singole conversazioni di Marsala».

Il 26.5.90 i periti giudiziari, in risposta ai nuovi quesiti posti loro dal giudice istruttore il 29.9.89, depositarono le risultanze del supplemento di indagini, risultanze che mettevano in evidenza un clamoroso dissidio interno tra i periti Blasi e Cerra, da una parte, e i periti Imbimbo, Lecce e Migliaccio, dall'altra. Questi ultimi hanno confermato nella sostanza le conclusioni evidenziate nella relazione del 16.3.89 e allora sottoscritte da tutti i componenti del collegio peritale.

Le nuove attività peritali compiute dall'ottobre 1989 al maggio 1990 hanno invece indotto Blasi e Cerra a ricredersi sulle convinzioni maturate nel corso degli anni in cui si svolsero i primi accertamenti (1985-1989), tanto da giungere a ritenere che «l'incidente sia da attribuire a un effetto esplosivo interno».

Le differenziate risposte fornite dai periti ai quesiti loro

sottoposti si articolano, in dettaglio, nel modo seguente:

1) Circa la traiettoria del DC9 e dell'aereo estraneo, Blasi e Cerra affermano che non si possono definire le traiettorie del DC9 e del velivolo estraneo. Dall'analisi sui dati del radar di Fiumicino scaturisce infatti che non vi è stato nessun velivolo estraneo nei dintorni del DC9. E le due traiettorie che inequivocabilmente si individuano debbono attribuirsi la prima ai frammenti del DC9, la seconda al corpo principale dell'aereo stesso.

Per Imbimbo, Lecce e Migliaccio invece il DC9 percorreva una rotta nord-sud alla quota di 25.000 piedi e con velocità di circa 470 nodi, innalzandosi repentinamente dopo l'incidente fino a raggiungere una quota compresa tra un minimo di 26.000 e un massimo di 30.000 piedi. I tre componenti del collegio affermano poi che il velivolo estraneo percorreva una rotta curvilinea ad ampio raggio incrociante quasi ortogonalmente la traiettoria del DC9. Le prime tracce di questo velivolo si osservano almeno 90 secondi prima dell'incidente e indicano una traiettoria iniziale di conversione da nord verso est. Le tracce di tale velivolo si rilevano fino a 100 secondi dopo l'incidente, probabilmente a causa di una rapida manovra di salita che ne determina la scomparsa dall'area di deiezione del radar Marconi. Al momento dell'ultima risposta del transponder del DC9 il velivolo estraneo si trovava ad una distanza di circa 5 NM. Il lancio del missile può dunque essere avvenuto dai 5 ai 20 secondi prima di tale momento.

2) Quanto al secondo quesito circa la testa di guerra corrispondente al tipo di missile identificato come compatibile con i dati disponibili, Blasi e Cerra affermano che dall'analisi eseguita è scaturito che nessuna testa di guerra per uso missilistico aria-aria è compatibile con tutti gli elementi di certezza che sono scaturiti dalle indagini.

Per Imbimbo, Lecce e Migliaccio la testa del missile doveva essere a guida semiattiva o a guida passiva, ma di tipo avanzato, collocata su missile aria-aria a medio raggio; ritengono inoltre possibile che sia stata impiegata una testa di guerra del tipo Continuous Rod.

3) Relativamente al terzo quesito circa la provenienza del missile, Blasi e Cerra rivelano che non è possibile pervenire all'accertamento della provenienza del missile in quanto non si sono trovate conferme della sua presenza.

Imbimbo, Lecce e Migliaccio, dopo avere escluso che il missile che ha provocato l'incidente fosse di uno dei tipi in dotazione all'Aeronautica militare italiana, osservano che niente altro si può dire sulla provenienza, non essendo emersi ulteriori rilievi, anche tenuto conto dell'estrema varietà dei modelli esistenti a quell'epoca e delle scarse notizie di dettaglio disponibili.

4) In relazione al quarto compito affidato al collegio dal giudice, accertare quanto altro ritenuto utile ai fini di giustizia, Blasi e Cerra rilevano che il loro parere è che l'incidente occorso al DC9 sia attribuibile a una esplosione avvenuta all'interno dell'aereo per la presenza di una bomba a bordo.

Imbimbo, Lecce e Migliaccio affermano invece che esiste una sia pur debole possibilità che nell'area e al momento dell'incidente fosse coinvolto un terzo velivolo, di relativa piccola sezione radar, che percorreva la stessa rotta del DC9 a una quota superiore o inferiore non stimabile, apparso in vista al solo radar Selenia dopo l'incidente e per qualche battuta.

Il 29.5.90 i periti Ibba e Paoloni hanno depositato la perizia richiesta loro dal giudice istruttore il 13.3.90 in cui concludono, quanto al primo quesito, che può considerarsi corretta l'interpretazione della sigla «TST», mentre la parola «Mig» «dà luogo a differenti possibili interpretazioni» anche se l'interpretazione «Mig» resta la più atten-

INCHIESTA USTICA

dibile. Quanto al secondo quesito, i periti affermano che «non sono stati rilevati interventi volti all'alterazione del contenuto delle singole conversazioni».

Nel giugno 1990 il giudice istruttore Bucarelli - a seguito del clamore suscitato da un intervento giornalistico che metteva in dubbio la corrispondenza tra alcune tracce risultanti dalla trasposizione grafica delle registrazioni del centro radar automatico della Difesa aerea di Poggio Ballone e quelle risultanti dalla registrazione di Marsala, centri tra loro collegati in *cross tell* - ha chiesto e ottenuto dall'Aeronautica la «riduzione dati di avvistamento» (plottaggi) del centro di Poggio Ballone relativa al 27.6.80.

Il 17.7.90 il giudice istruttore Bucarelli rendeva noto di aver proposto al Presidente del Tribunale di Roma istanza di astensione dalla prosecuzione delle indagini perché costretto dall'iniziativa che si proponeva di assumere nei confronti dell'onorevole Giuliano Amato, contro il quale avrebbe presentato querela per diffamazione.

Il contenzioso aveva le sue origini in una affermazione resa, nel corso della audizione dell'11.7.90 dall'onorevole Amato, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio nel 1986, il quale ricordò che verso la fine di settembre del

1986 il giudice Bucarelli gli aveva riferito di essere venuto in possesso di fotografie del relitto del DC9 scattate dagli americani nei fondali marini.

Il giudice Bucarelli ha negato recisamente tale circostanza, facendo presente che era stato semmai l'onorevole Amato a interessare gli americani per il recupero del relitto e che le uniche foto del relitto di cui egli era in possesso erano quelle scattate dalla società Ifremer durante le operazioni di recupero effettuate nel 1987-1988.

Lo stesso giorno, come ultimo atto istruttorio, Bucarelli nominava un nuovo collegio peritale.

Il 23.7.90 il Presidente del tribunale di Roma Minniti, accolta l'istanza di astensione presentata dal giudice Bucarelli il 17.7.90, ha nominato come nuovo titolare dell'istruttoria il dottor Rosario Priore (il quale fra i primi atti istruttori ha corretto l'ultima decisione adottata da Bucarelli, sostituendo alcuni membri del collegio peritale, ndr).

L'1.8.90 il procuratore della Repubblica di Roma Giudiceandrea ha nominato come rappresentanti dell'accusa nell'inchiesta il procuratore aggiunto Coiro e i sostituti Roselli e Salvi, in sostituzione di Santacroce già da tempo destinato alla Procura generale.

Capitolo III

Il recupero del relitto

La «storia» del recupero del relitto del DC9 Itavia, atto ritenuto indispensabile già nelle prime fasi delle inchieste amministrative e giudiziarie, è di per sé la dimostrazione degli ostacoli che si sono dovuti superare e del diverso grado di «urgenza» e «necessità» che è stato dato al problema dalle autorità politiche che del problema sono state chiamate a interessarsi.

Solo dopo otto anni dal disastro è stato possibile recuperare una parte rilevante del relitto. Non tutto, però. In fondo al mare sono state lasciate parti di grande interesse e importanti elementi di conoscenza (segue l'intricata storia dell'appalto che, alla fine, viene assegnato alla ditta Ifremer, risultata poi legata ai servizi segreti francesi, ndr).

Tra il 10.6.87 e il 2.7.87 vennero recuperate - con l'impiego della nave Nadir, del sottomarino Nautilo e della nave Noiro, attrezzata per la nuova missione da compiere - le seguenti parti dell'aereo:

l'insieme della cabina di pilotaggio; l'ala destra; il reattore sinistro; alcune parti della fusoliera; il portellone di servizio anteriore; alcune parti del vano bagagliaio; il cockpit-voice recorder; pezzi minuti vari e alcuni oggetti personali; frammenti ossei.

Le operazioni di recupero furono quindi sospese per impegni internazionali assunti precedentemente dall>Ifremer. Nell'intervista rilasciata a *Panorama* del 9.7.90, l'ingegner Jean Roux, dirigente della sezione recuperi marini dell>Ifremer, ha precisato che l'interruzione delle operazioni di recupero fu dovuta agli impegni assunti precedentemente dall>Ifremer per il recupero del transatlantico Titanic.

Il 17.6.87 l'ammiraglio Martini inviò al ministro della difesa Gaspari un appunto in cui tra l'altro si affermava che l'affidamento del recupero del DC9 alla società Ifremer, nonostante i suoi legami con i servizi segreti francesi, si iscriveva in un contesto tale da creare le premesse affinché le indagini si concludessero con l'accertamento della responsabilità libica e lo scagionamento definitivo dei francesi.

Il 17.2.88 ripresero le operazioni di ricerca.

Tra il 17.4.88 e il 25.5.88 vennero recuperate altre parti del relitto:

- il secondo reattore;
- l'ala sinistra con il carrello di atterraggio;
- la coda dell'aereo con i timoni;
- parte della fusoliera centrale con il vano bagagli;
- l'elettrogeneratore di bordo;
- alcuni bagagli;
- il secondo carrello;
- il carrello anteriore;
- pezzi minuti vari.

Al termine delle operazioni di recupero, su disposizione del collegio peritale, fu effettuata una immersione con il Nautilo, con a bordo il responsabile degli ausiliari, signor Lovaglio, per verificare lo stato e le quantità dei reperti non recuperati (le riprese televisive raccolte in quattro videocassette furono consegnate al giudice il 27.6.88).

Sono stati lasciati in fondo al mare alcuni relitti, di non grandi dimensioni, ritenuti non essenziali ai fini dell'indagine.

L'approfondita esplorazione condotta al fine di rintracciare il *Flight data recorder* (la seconda e più importante scatola nera), che doveva presumibilmente trovarsi in prossimità della parte finale dell'aereo, non diede esito positivo.

Il 27.6.90 in occasione della sua audizione davanti alla Commissione parlamentare d'inchiesta, il ministro della difesa Martinazzoli ha assicurato la massima disponibilità ad appoggiare in sede di Governo l'eventuale proposta, che la Commissione volesse formulare, di procedere al recupero dai fondali marini delle rimanenti parti del relitto.

Il Presidente del Consiglio, onorevole Andreotti, nella audizione del 3.8.90 ha dichiarato che il Governo avrebbe fornito i mezzi finanziari necessari qualora si fosse giudicato utile avviare nuove operazioni di recupero.

L'intervento dei servizi

La Commissione ha avuto fin dall'inizio necessità di vedere e di capire quale fu il comportamento dei servizi nei fatti indagati. E questo non per allinearsi a quanti, imbattendosi in una qualche difficoltà a «leggere» e a «catalogare» determinati eventi, non trovano di meglio che rifugiarsi nella «misteriologia», magari deviata, dei servizi segreti.

La Commissione giudicò invece «attività dovuta» un forte interessamento dei servizi di sicurezza di fronte agli eventi verificatisi, che ponevano comunque problemi di connessione con il terrorismo interno o con le tensioni internazionali in atto. E di questa «normalità» di comportamento volle rendersi conto.

Già il giorno dopo la tragedia, ed esattamente alle 12,10 del 28.6, con una telefonata alla redazione romana del «Corriere della Sera», un sedicente portavoce dei Nar (Nuclei armati rivoluzionari) segnalò che sull'aereo era salito «il nostro camerata» Marco Affatigato che doveva compiere un'azione a Palermo. Come prova si indicava che Affatigato portava al polso un orologio *Baume Mercier*.

La segnalazione non poteva essere trascurata, dati i legami di Marco Affatigato proprio con i servizi italiani e stranieri.

Il Sidsè era stato «interessato», nel marzo del 1980, a una possibile collaborazione con Affatigato ma poi la cosa non aveva avuto sviluppo.

Nell'agosto del 1980 il Sidsè produsse una informativa sulla proposta collaborazione di Affatigato.

Secondo l'attuale direttore del Sidsè la notizia (la rivendicazione dei Nar) mise in moto il servizio, trattandosi evidentemente di un fatto terroristico. Ma già dai primi accertamenti la notizia risultò infondata. E così si bloccò tutto. Effettivamente il 29.6 la madre di Affatigato comunicò alla Digos di Palermo — e confermò successivamente alla Digos di Lucca — che il figlio le aveva telefonato lo stesso giorno per rassicurarla sul proprio stato di salute e per chiederle di smentire la notizia di stampa circa la sua presenza a bordo del DC9. Ma la pista Affatigato meritava più attenzione. L'uomo non era un semplice estremista di destra. Aveva legami con i servizi francesi e con altri servizi. La rivendicazione era stata troppo puntuale, e altrettanto troppo puntuale la smentita.

Il fatto che più doveva allarmare (e anche questo abbastanza trascurato) fu poi la riproduzione, un mese dopo, in relazione alla strage di Bologna, dello stesso tentativo di «accusare» Affatigato e di «liberarlo dai sospetti» pochi giorni dopo. E anche questa volta con la «garanzia» francese. Qualche sospetto lo ebbero i magistrati di Bologna, tanto è vero che il Sidsè produsse una informativa su Affatigato per il giudice istruttore di Bologna, Leonardo Grassi. Ma si era già nel dicembre 1982.

Secondo quanto dichiarato dal prefetto Malpica al giudice Bucarelli, sempre più o meno contestualmente (a quella di Affatigato), giunsero al servizio due altre notizie. Una riguardava la presenza prevista sull'aereo, poi venuta meno, di un magistrato incaricato di indagare sulla criminalità organizzata in Sicilia, il giudice Tricomi; l'altra relativa alla presenza al momento del decollo dell'aereo da Bologna di una persona che avrebbe tentato di affidare un pacco a uno dei passeggeri. Per Malpica *entrambe queste informazioni si rivelarono di nessun interesse*.

Sulla base di quali indagini e di quali approfondimenti? La «povertà» dell'informazione Sidsè in merito alle possibili cause terroristiche della perdita dell'aereo è stupefacente. La «memoria» scritta è pressoché inesisten-

te. Agli atti, soprattutto nei primissimi mesi delle indagini, non c'è praticamente niente. La «memoria» non scritta di chi dirigeva allora il servizio, il generale Grassini, si è rivelata alla Commissione ancora più debole.

Il comportamento del Sismi si presta, di contro, ad altre considerazioni. Per intanto va detto che il tentativo di tenere il servizio fuori da tutto non è andato né poteva andare a buon fine.

E infatti, nonostante la dichiarazione rilasciata alla Commissione dal ministro della difesa dell'epoca, onorevole Lagorio, che il servizio non era stato «attivato» perché ritenuto «debole, male organizzato, privo di tecnologia, disperso in modo incoerente nel territorio di azione, senza autorità e senza credibilità negli affari internazionali», il Sismi in realtà, della vicenda di Ustica e di quella del Mig 23 caduto sulla Sila si interessò molto e con particolare attenzione.

L'attività del Sismi, per Ustica, sembra all'inizio interessata quasi esclusivamente a verificare la «tenuta» della posizione ufficiale assunta dall'Aeronautica militare dell'assoluta estraneità italiana all'incidente («tutti gli aerei a terra; tutti i missili nei loro depositi») e a conoscere se per caso qualcosa poteva metterla in forse nello sviluppo delle varie inchieste amministrative e giudiziarie. Il Sismi non si curò minimamente di verificare la veridicità della rivendicazione su Affatigato, né di capire perché era stata fatta. Il Sismi non dedicò nemmeno molta attenzione alla possibilità che soggetti non italiani avessero avuto una qualche parte nella vicenda. La sua attenzione si portò tutta a seguire lo sviluppo delle indagini e, se possibile, a precederle.

Già il 7.7.80 il comandante del raggruppamento centri CS di Roma trasmise un rapporto su Ustica al direttore del Sismi: si affermava che «non si riesce a dare una esatta valutazione della meccanica dell'incidente occorso al DC9 Itavia, in quanto nessuna segnalazione di allarme è pervenuta al RIV».

Si affermava che «una possibile ipotesi poteva essere quella del distacco del cono terminale della coda del DC9» e che la morte dei passeggeri fosse stata causata da «repentina depressurizzazione». Il documento concludeva sostenendo che «è opinione degli esperti dell'Aeronautica che fino a quando non sarà recuperata la scatola nera e altre parti importanti dell'aereo come la carlinga ed eventualmente il tronco, sarebbe stato difficile stabilire anche approssimativamente la verità sulle cause che hanno determinato il disastro».

L'11.7.80 il comando del centro radar di Marsala trasmise all'Itav, alla 3ª Regione aerea di Bari a Martina Franca (comando operativo di regione), e a Trapani-Birgi (comando aeroporto) la registrazione delle tracce avvistate dalle ore 18,00/Z alle 21,15/Z del 27.6.80. Il documento conteneva la precisazione di seguito riportata: «Si fa presente che dalle ore 19,00/Z alle ore 19,15/Z mancano dati registrati, essendo il sito impegnato in una esercitazione».

Sempre in data 11.7.80 il comando del centro radar di Licola trasmise i «plottaggi degli avvistamenti radar nella zona del Tirreno dalle ore 18,00/Z alle ore 21,15/Z del 27.6.80», con la precisazione che «l'ascolto delle comunicazioni TBT ha dato esito negativo».

Il 29.7.80 il Sismi aggiornò la prima informativa del 7.7.80. Nel nuovo documento si precisava che l'ulteriore attività informativa era stata sviluppata in direzione del Ministero dei trasporti, del Sios Aeronautica e della Magistratura.

INCHIESTA USTICA

Per quanto riguardava il Ministero dei trasporti si informava che non esisteva «documentazione grafica e/o fotografica conseguente al rilevamento radar dal quale possano risultare indizi di collisione».

Per quanto concerneva il Sios Aeronautica, il documento precisava che «il capo reparto del Sios Aeronautica, interessato direttamente in merito alle tracce radar, ha confermato l'esistenza di tale documentazione»; in particolare ha precisato che «la traccia del volo dell'aereo è stata registrata dal Roc di Martina Franca ed è stata consegnata alla Magistratura» e che «dalla registrazione non si rileva alcun indizio che possa suffragare un'ipotesi di collisione». Inoltre informava che il Sios Aeronautica aveva acconsentito a ricercare copia della registrazione citata presso il Roc di Martina Franca e che al riguardo era stato dato incarico al centro CS (controspegnaggio) di Bari, che aveva già preso contatti con il responsabile del settore, di provvedere in merito.

Per quanto concerneva la Magistratura, si legge nel documento che «informalmente nell'ambito degli organi inquirenti si è avuta conferma dell'esistenza della documentazione relativa alle tracce radar, ma non è stato possibile per il momento acquisirne copia in quanto all'esame della Commissione di inchiesta» e che «vi è possibilità di poterne ricevere una copia, sempre in via informale nella giornata di mercoledì 30.7». Nel documento infine si preannunciava la trasmissione da parte del capo centro CS di Bari della documentazione riguardante la zona di caduta e di dispersione dei resti del velivolo e dei passeggeri.

Il 29.7.80 un appunto interno del Sismi diede notizia che il 3° Roc di Martina Franca aveva fornito, in pari data, «a seguito di esplicita richiesta verbale, al sottufficiale della Brigata della Guardia di finanza di Martina Franca copia delle carte concernenti i ritrovamenti dei relitti in connessione con l'incidente occorso al DC9 Itavia. Si ignora a quale titolo la richiesta sia stata avanzata».

Il 29.7.80 il centro CS di Bari trasmise al direttore Sismi 1° Divisione, su richiesta verbale formulata lo stesso giorno, una copia dei tracciamenti radar di Licola e Marsala relativi al periodo di tempo interessato dall'incidente, nonché due copie della carta dei ritrovamenti dei relitti acquisita «in veste ufficiale e in una unica copia presso il 3° Roc di Martina Franca».

Il 6.8.80 venne elaborato un terzo appunto per il direttore del Sismi. Nel documento si affermava tra l'altro che «questa Divisione ha acquisito i dati di rilevamento radar effettuati dai centri della Difesa aerea nazionale nella zona del Tirreno dalle ore 18,00 alle ore 21,15 del 27.6.80». Si precisava altresì che «la sommaria e approssimativa interpretazione dei dati radar acquisiti porta a escludere una possibile collisione del DC9 con altro velivolo».

Si chiedeva infine al direttore del servizio l'autorizzazione a predisporre lettera di richiesta «a firma direttore Sismi per il capo Sios Aeronautica» affinché interessasse i competenti organi tecnici dell'Aeronautica militare per una «interpretazione ufficiale dei dati di plottaggio», essendo stato operato «un primo sommario esame condotto con l'ausilio di personale del Sios Aeronautico conoscitore dell'interpretazione dei dati riguardanti i plottaggi radar, ma non tecnico qualificato».

In data 8.8.80 il direttore del Sismi, generale Santovito, chiese al capo del Sios Aeronautica «l'interpretazione ufficiale dei competenti organi tecnici dell'Aeronautica militare relativa ai dati di plottaggio di Licola e Marsala effettuati il 27.6.80 dalle 18,00 alle 21,15 e, in particolare, una materializzazione su carta per aeronavigazione delle rotte dei velivoli intercettati, nonché l'esatta identificazione degli stessi, con specifico riferimento al plottaggio n.

9 di Marsala e n. 20 di Licola».

Il 9.8.80 il 2° Reparto SMA (Sios) indirizzò al Sismi un appunto nel quale si affermava che il 4.7.80 «esperti aeronautici avevano visionato — in forma riservata —

presso l'aeroporto di Boccadifalco gli oggetti e i rottami ivi accantonati, recuperati nel Tirreno in relazione all'incidente di volo, allo scopo di accertare se essi erano tutti del velivolo coinvolto».

Il 14.8.80 il 2° Reparto SMA (Sios) trasmise — come da richiesta Sismi dell'8.8.80 — n. 6 cartine relative al traffico avvistato dalle ore 18,00 alle ore 21,15 del 27.6.80 presso i centri radar di Marsala e Licola.

Il 23.8.80 venne redatto un altro appunto per il direttore del Sismi. Nel documento si prese atto che «i dati esplicitati nell'appunto n. 2 non erano corretti» (ci si riferiva ai plottaggi n. 9 di Marsala e n. 20 di Licola di cui all'appunto 8.8.80), «in quanto all'ora iniziale e finale di ogni singolo plottaggio vanno aggiunte due ore in più, una per differenza di fuso orario, l'altra per l'ora legale in vigore».

Nel documento si affermava inoltre che le «risultanze informative finora acquisite e l'analisi dei dati di plottaggio fanno categoricamente escludere l'ipotesi di possibili collisioni del DC9 con altro velivolo ancorché non identificato per cui restano da vagliare altre ipotesi diverse da quelle suddette».

Il 17.10.80 Stataereo comunicò via telex alla procura della Repubblica di Roma che «le informazioni contenute nei nastri delle registrazioni radar non erano coperte da segreto militare» e che invece «erano coperte da segreto militare le prestazioni operative del radar, le coordinate geografiche relative alla posizione radar e parte del software Nadge alla cui catena difensiva appartiene il radar di Marsala».

Il 27.10.80 il 3° Reparto SMA trasmise alla Procura della Repubblica di Roma una «carta operativa di localizzazione naufraghi e la carta aeronautica d'Italia Caci».

Il 18.12.80 il Sismi trasmise, con protocollo n. 5880/Y/3/01, un documento all'onorevole Mazzola in cui si evidenziavano «le recenti notizie acquisite in via riservata nell'evento DC9», concernenti:

a) l'orientamento della Magistratura, che vagliava due possibili ipotesi, *esplosione in volo* (da cause strutturali o per scoppio di ordigno sistemato a bordo) e *collisione con oggetti esterni* (altro velivolo, meteorite, missile);

b) l'orientamento del Sios Aeronautica, avanzato in via riservata, che portava a individuare nelle carenze strutturali del velivolo la causa del disastro.

Nell'appunto in questione si privilegiava come maggiormente attendibile l'ipotesi del cedimento strutturale del velivolo, ma si afferma comunque che l'Itavia «sostiene la tesi della collisione con altro corpo esterno ed esclude ogni altra ipotesi». Pur ritenendo infondata la tesi dell'Itavia, il documento aggiungeva che essa era «suffragata anche dalla Douglas che si avvale delle perizie fatte in America e dal Rai che dichiara la regolarità delle manutenzioni e la perfetta efficienza dell'aereo».

Il 23.12.80 il 2° Reparto SMA indirizzò al sostituto procuratore Santacroce una informativa nella quale si affermava tra l'altro che al momento dell'incidente:

1) non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o Nato; 2) nessun aereo dell'Aeronautica militare si trovava in volo; 3) non operavano navi o velivoli della 6ª Flotta Usa; 4) nel poligono sperimentale interforze di Salto di Quirra non era in svolgimento alcuna attività.

Si affermava inoltre: «l'analisi dei tracciamenti radar effettuati dall'A.M. sulla base della documentazione fornita dai centri di Licola, Siracusa e Marsala non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità dell'incidente. Tutte le tracce rilevate dal radar erano identificate e

tutti i velivoli a cui si riferivano avevano concluso il volo senza inconvenienti. I tre centri radar non avevano rivelato la presunta traccia del velivolo che, secondo gran parte della stampa, avrebbe attraversato la rotta del DC9 a distanza di 3 miglia».

Nel documento si definiva «inconsistente e insinuante» l'affermazione secondo cui nelle registrazioni del radar di Marsala vi sarebbe stato un «buco» in coincidenza con la caduta dell'aereo e si affermava viceversa che: «la registrazione è interrotta momentaneamente 4 minuti dopo l'incidente», aggiungendosi che «l'interruzione della registrazione è stata effettuata da un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro».

Il 29.12.80 il «servizio collegato» ELE chiese al Sismi notizie sull'incidente del DC9 Itavia e su eventuali connessioni con l'attività terroristica; nella risposta, datata 20.1.81, il Sismi esclude l'ipotesi della collisione del DC9 con altri aerei o missili e aggiunge che non erano stati raccolti indizi di un possibile ordigno terroristico esploso a bordo del velivolo, e che l'autorità giudiziaria aveva promosso procedimento penale per diffusione di notizie false e tendenziose a carico del Presidente dell'Itavia che aveva divulgato la tesi della collisione con il missile.

Come si vede nei primi quattro mesi, e cioè in tutto il 1980, il Sismi si preoccupò solo di vedere come procedeva l'inchiesta. Non fece altro.

Solo alcuni mesi dopo, il 18.7.81, il centro CS di Firenze inviò al direttore della 1ª Divisione del Sismi una informativa nella quale si faceva riferimento al viaggio del giudice istruttore di Firenze dottor Vincenzo Tricomi fissato per il 27.6.80 e successivamente disdetto. Nel documento in questione si sosteneva tra l'altro che «le perizie sul disastro aereo avrebbero accertato che lo stesso non sarebbe dovuto ad avarie o guasti meccanici e tecnici ma all'azione di un missile aria-aria o allo scoppio di un ordigno presumibilmente a tempo, depositato a bordo dell'aereo». Nel documento si sosteneva anche che lo scopo dell'attentato sarebbe stato quello di eliminare il dottor Tricomi, «facendo apparire il disastro aereo come una disgrazia e rendendo difficile e incerta la individuazione della vittima predestinata nell'ipotesi che fosse anche venuta alla luce la natura terroristica del disastro». Secondo l'estensore del documento «non appare neppure estraneo a priori a questo disegno il depistaggio attuato dopo il disastro con la propalazione della falsa notizia che a bordo dell'aereo viaggiava il noto Marco Affatigato, la cui figura tornerà alla ribalta nel successivo mese di agosto in ordine alla strage della stazione di Bologna».

Negli anni successivi l'attenzione «ufficiale» del Sismi su Ustica si fa sempre più debole. Sul Mig 23 è addirittura assente:

Nella relazione del 16.3.82 il dottor Carlo Luzzatti presidente della Commissione di inchiesta nominata dal Ministro dei trasporti, ritenne «doveroso» esporre le «conclusioni certe alle quali è pervenuta la Commissione» riservandosi di completarle «non appena in possesso di nuove evidenze». Secondo la commissione Luzzatti «l'aeromobile non è entrato in collisione con altro velivolo. Non vi è stato incendio nella cabina passeggeri. La cabina passeggeri è stata interessata dalla deflagrazione di un ordigno esplosivo». Si legge nella parte conclusiva della relazione che «al momento non si è in grado di affermare se l'ordigno fosse stato collocato a bordo prima della partenza ovvero provenisse dall'esterno dell'aeromobile».

Il 3.8.82 il Sismi 3ª Divisione riferì che in data 26.7.82 era stata mandata in onda in Gran Bretagna dalla rete televisiva BBC una trasmissione dal titolo «Murder in the sky» nel corso della quale erano state riportate le valutazioni espresse dall'esperto americano John Macidull, le interviste agli esperti Douglas Higgs e John Transue e a

Carlo Luzzatti. Si riferiva poi che nel corso della trasmissione televisiva era stata formulata l'ipotesi di una esplosione causata da un missile «in zona anteriore destra dell'aereo», e che il lancio del missile non era stato accidentale in quanto, secondo le ipotesi formulate dagli esperti, si trattava di un missile a guida semiattiva che richiedeva l'illuminazione del bersaglio da parte del pilota.

Nell'informativa Sismi si faceva riferimento anche al fatto che gli attori della trasmissione avevano formulato «accuse di responsabilità ai libici».

Negli anni 1985 e 1986 l'attività del Sismi ha una nuova accelerazione in conseguenza della decisione del Governo di assicurare il recupero del relitto e delle richieste avanzate dal sottosegretario onorevole Amato, impegnato a ridare slancio e incisività alle inchieste.

L'11.9.86 l'onorevole Amato, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, scrisse all'ammiraglio Martini una lettera nella quale sosteneva che «le perplessità e le questioni tuttora aperte rendevano opportuni ulteriori accertamenti in merito alla situazione dei radar della Difesa aerea e alla presenza di navi e aerei militari nella zona interessata». Secondo l'onorevole Amato erano inoltre opportuni «contatti con le autorità americane per verificare al più presto la possibilità di fotografare il relitto con un minisommersibile per alta profondità».

Il 30.9.86 l'ammiraglio Martini in risposta alla lettera dell'onorevole Amato, affermò che i servizi statunitensi, francesi, israeliani e greci avevano risposto «per le vie brevi di non aver elementi sull'incidente di Ustica», mentre il servizio britannico aveva risposto per iscritto di non aver elementi e di escludere ogni possibile coinvolgimento delle forze aeree libiche.

Nella risposta dell'ammiraglio Martini si precisava che i radar erano funzionanti regolarmente e che rispetto alle precedenti conoscenze non sono emersi nuovi elementi e infine che la ripresa videofoto con un mezzo sub era fattibile ma «complessa e finanziariamente onerosa» come riferitogli dall'addetto per la Difesa Usa all'uopo interpellato.

Il 6.11.86 venne elaborato un appunto per il direttore del Sismi. In tale documento si faceva riferimento a notizie di stampa, riprese nella trasmissione di Canale 5 in onda il 26.10.86, secondo cui il direttore del Sismi Santovito avrebbe inviato all'indomani della sciagura di Ustica un messaggio classificato al direttore dei Servizi francesi.

Il documento proseguiva spiegando che «i messaggi e i registri di protocollo custoditi presso il centro trascrizioni» erano stati distrutti «secondo le norme vigenti» e che «agli atti della Divisione non esistono elementi idonei a confermare la notizia».

È ovvio che nel corso della sua inchiesta la Commissione parlamentare abbia voluto approfondire e chiarire ogni aspetto dell'attività dei servizi, dal giugno 1980 a oggi.

Nelle «carte» di quella che avrebbe dovuto essere la vera attività dei servizi (proiezione all'interno in tutte le «situazioni» potenzialmente terroristiche e all'esterno in tutte quelle potenzialmente indiziabili) non c'è quasi niente.

Le false rivendicazioni Affatigato che origine avevano avuto? Da che ambiente, e perché? Quali legami sono stati accertati con altri servizi, o con parte dei nostri stessi servizi?

E, soprattutto, che informazioni sono state acquisite dai centri operanti all'estero? Le cose da sapere i servizi non le chiedono per lettera. Le acquisiscono attraverso l'intera rete operante all'estero. Soprattutto, come ha detto l'ammiraglio Martini, quando c'è il sospetto che sia su Ustica che sul Mig 23 i servizi possano aver avuto parte.

Le audizioni dei responsabili dei servizi dell'epoca (Notarnicola, Mei, Tascio) hanno portato alla luce contrasti interni proprio fra chi voleva sapere e chi voleva

INCHIESTA USTICA

impedirlo. Su tutto vale il giudizio dell'attuale capo della Polizia, prefetto Parisi, vicedirettore prima e direttore del Sisde poi, secondo il quale è ovvio riferirsi a un evento di oscura matrice, che potrebbe riferirsi solo ad apparati terroristici o devianti, rispetto al quale potrebbero essere intervenute coperture immediate

di cui presumibilmente è stata cancellata ogni traccia.

Secondo Parisi, il gioco della disinformazione ha avuto un ruolo chiave nella vicenda, sia per depistare sia per produrre

effetti laceranti all'interno delle istituzioni.

È un giudizio che possiamo condividere.

Capitolo V

Il Mig libico

Il 18.7.80, intorno alle ore 13.00, il carabiniere Francesco Pirro - in servizio presso la stazione Carabinieri di Caccuri - ricevette una comunicazione telefonica di «tale Ambrosio» con la quale lo si avvertiva della caduta di un aereo. Sul posto segnalato si recarono l'appuntato Consalvo e il carabiniere Ferrara.

Alle ore 17.00 in località «Timpa delle Megere» o «Colimiti», in Agro di Castelsilano, il vice pretore di Savello, dottor Michele Rugiero, effettuava con l'assistenza del dottor Francesco Scalise, ufficiale sanitario di Castelsilano, la ricognizione di un «cadavere di sesso maschile, di razza bianca, dell'apparente età di 25 anni, che indossava una tuta avion, una maglietta bianca, scarpe a gambaleto e un guanto di pelle scura, nonché parte di tela da paracadute». Il cadavere veniva giudicato «in incipiente stato di decomposizione», tanto da consigliarne l'immediato seppellimento. Secondo il dottor Scalise la morte era stata causata da «frattura della base cranica conseguente ad urto violento contro corpo contundente duro» e veniva fatta risalire «presumibilmente» intorno alle ore 11.30 dello stesso giorno, 18.7.1980.

Alle ore 17.30 i marescialli Raimondi e Lo Giacco giunsero in località «Timpa delle Megere» e procedettero a una ricognizione dei luoghi. In particolare essi rilevarono che la zona era «interessata da un'estesa area bruciata dall'incendio provocato dalla caduta dell'aereo e si estendeva dal punto del presumibile impatto verso monte e verso il costone di destra». Rilevarono altresì che «in un canale... erano disseminati i resti di un aeroplano...» e che «nella parte mediana del canale, su una pietraia, fra i resti del velivolo, era adagiato un cadavere... con le cinghie del paracadute legate al corpo».

I predetti militari riferirono inoltre che «verso valle, sempre poco distante dal cadavere», avevano rinvenuto un casco per pilota, «di color nero intriso di sangue». Nulla fu detto circa l'esistenza o meno di scritte sul casco medesimo. Nel verbale di sopralluogo non si fece riferimento alcuno alla circostanza secondo cui il cadavere calzava uno stivaletto in dotazione dell'Aeronautica militare, e anzi si afferma che «non calzava scarpe».

Il 20.7.80 venne predisposto per il direttore del Sismi un appunto nel quale si riferiva quanto acquisito sul luogo «da elemento della struttura periferica dipendente competente, operante in contatto con la commissione di inchiesta dell'Aeronautica militare». Nell'appunto in questione si affermava che: a) il velivolo era di nazionalità libica ed era militare «pur non essendo armato ed essendo privo di taniche aggiuntive»; b) il pilota, deceduto, non aveva documenti di identificazione e tuttavia dalla scritta in arabo rilevata sul casco poteva identificarsi in Ezee Donn Khaled; c) calzava anfibii militari con la sigla «A.M.I.»; d) la commissione dell'Aeronautica militare aveva recuperato le parti più significative del velivolo trasportabili a mano nonché l'apparecchiatura fotografica di bordo; e) la caduta dell'aereo era da attribuire all'esaurimento del carburante avvenuto verosimilmente

durante un tentativo di fuga del pilota.

Sempre in data 20.7.80 il Sismi inviò all'onorevole Lagorio, ministro della difesa, un appunto contenente notizie raccolte dal Sios Aeronautica in cui si affermava, tra l'altro, che «il raggio di azione del Mig23 era di circa 700 miglia nautiche con 3 serbatoi aggiuntivi e di 400 miglia nautiche senza serbatoi aggiuntivi». Nell'appunto si precisava inoltre che la commissione guidata dal generale Tascio aveva eseguito rilievi che escludevano l'avvenuto impiego di serbatoi aggiuntivi e consentivano di stabilire che il pilota non aveva fatto uso del paracadute; che la visibilità era buona e che l'aereo volava verosimilmente a bassa quota (in quanto non è stato rilevato dai radar della Difesa aerea nonostante il forte sigma). Il Sios Aeronautica formulò l'ipotesi di una *fuga del pilota* e specificò che tra i rottami era stato rinvenuto «uno stivaletto di volo in dotazione all'Aeronautica militare italiana».

Lo stesso 20.7.80 l'ambasciata libica a Roma inoltrò al Ministero affari esteri una nota verbale in cui si informavano le autorità italiane che alle ore 10.30 del 18.7.80 un Mig23 libico mentre era in volo di addestramento aveva interrotto i contatti ed era scomparso, e che il pilota, colto da male, aveva continuato nella stessa direzione il volo fino all'esaurimento del carburante. L'ambasciata libica comunicò di aver appreso dalla stampa dell'avvenuto ritrovamento in Calabria del relitto di un aereo recante scritte in lingua araba per cui aveva dedotto che potesse trattarsi dello stesso aereo scomparso e chiese l'autorizzazione affinché esperti libici effettuassero un sopralluogo nella zona dell'incidente e provvedessero al recupero urgente della salma del pilota e del velivolo. Nella predetta nota verbale si precisò altresì che il Mig23 a circa 200 km da Bengasi, a seguito di male che aveva colpito il pilota, erasi disperso ed era precipitato in Calabria.

Il 21.7.80 una «Divisione collaterale» del Sismi comunicò notizie apprese in Libia, in cui si faceva riferimento all'ipotesi di un tentativo di fuga del pilota.

Sempre il 21.7.80 il Sios Aeronautica comunicò al Sismi alcune informazioni sull'incidente occorso al Mig23 e in particolare riferì che «il 18.7 alle ore 11.00 ora locale un velivolo Mig23 monoposto, caccia-intercettore, precipitò nei pressi dell'abitato di Castelsilano (CZ)»; che l'aereo era di nazionalità libica «in quanto recava una coccarda di color verde (sui resti del timone di direzione) che identifica i velivoli militari libici». Si aggiunse, inoltre, che l'aereo «era penetrato nell'area di responsabilità della Difesa aerea nazionale senza essere stato avvistato dalle postazioni radar della Sicilia e delle Puglie», che il pilota doveva aver navigato «con buona approssimazione» e che non si trattava di missione di spionaggio, per cui si avanzava l'ipotesi che il pilota *per errore di manovra o per altra avaria agli strumenti di navigazione* aveva deviato dalla rotta durante una missione di addestramento oppure che il pilota stava mettendo in atto un «piano di evasione finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo».

Sempre il 22.7.80 il sostituto procuratore della Repubblica di Crotona, dottor Francesco Brancaccio, dispose l'accertamento autoptico per il successivo 23 luglio in Castelsilano, nominando periti di ufficio i professori Erasmo Rondanelli (primario patologo presso l'ospedale civile di Crotona), e Anselmo Zurlo (primario di medicina generale all'ospedale civile di Crotona).

Il 23.7.80 si procedette alla esumazione del cadavere e alla contestuale autopsia. I periti constatarono che il cadavere era in «avanzato stato di decomposizione... con necrosi gassosa e presenza di numerosi nidi di larve». I periti conclusero che la morte si poteva far risalire, anamnesticamente, a «5 giorni addietro e cioè a venerdì 18.7.80» e che non esistevano elementi che potessero indurre ad ipotizzare una morte «precedente alla caduta dell'aereo».

Il 23.7.80 fu costituita una commissione di inchiesta italo-libica con il compito di stabilire le cause dell'incidente occorso al Mig23 rinvenuto in Sila.

Secondo informazioni fornite dalle autorità libiche, riportate nella relazione presentata dalla Commissione, il Mig23 era decollato privo di armamento e di taniche esterne di carburante - alle 9,54 del 18.7.80 dall'aeroporto di Benina (Bengasi) in missione di addestramento; all'ultimo punto di riporto (Madrasat thalath), tuttavia, il pilota, il cui comportamento aveva già presentato alcune anomalie, invece di assumere la prua prevista di 305° per fare ritorno alla base, aveva assunto prua 330° mantenendola fino a scomparire dagli schermi radar libici e senza che altri caccia libici riuscissero ad intercettarlo.

La Commissione italo-libica concluse che la caduta del velivolo era da attribuire «allo spegnimento del motore, avvenuto in alta quota e causato dall'esaurimento del combustibile». Pur non potendo stabilire con certezza i motivi che avevano portato il Mig «così lontano dalla propria base», la Commissione ipotizzò «uno stato di progressiva perdita di coscienza da parte del pilota attribuibile a fattori patologici non ulteriormente precisabili».

Il 10.3.81 una «struttura periferica dipendente» del Sismi comunicò di aver appreso da «fonte occasionale» che l'aereo libico era riuscito ad eludere il radar della Difesa aerea italiana in quanto il pilota era a conoscenza delle zone scoperte, zone segnate su carte segretissime in dotazione alla Nato e fornite ai libici da ufficiali della Aeronautica militare presenti in Libia. In questo documento si aggiunse in nota che le «successive verifiche effettuate al riguardo avevano dato esito negativo».

Il 30.10.86 il quotidiano romano «Il Messaggero» pubblicò l'intervista del professor Rondanelli che determinava la riapertura dell'inchiesta giudiziaria sulla caduta del Mig23.

In data 6.11.86 il giudice istruttore Bucarelli, nell'ambito dell'istruttoria relativa al disastro del DC9 Itavia precipitato il 27.6.80, procedette all'audizione, in qualità di testimone, del professor Rondanelli e, il successivo 12 novembre, del professor Zurlo, autori dell'autopsia eseguita il 23.7.1980 sul cadavere del pilota del Mig23. I due sanitari riferirono al giudice istruttore che il giorno suc-

cessivo a quello in cui era stata espletata l'autopsia avevano presentato una «nota aggiuntiva» nella quale asserivano che la morte doveva essere retrodatata ad almeno 15 giorni prima dell'espletamento dell'esame autoptico, e riferivano altresì che avevano depositato detta «nota aggiuntiva» nelle mani del segretario del sostituto procuratore di Crotona, dottor Brancaccio; nota aggiuntiva della quale, peraltro, agli atti dell'inchiesta giudiziaria non vi era traccia alcuna.

Il 19.1.87 l'ammiraglio Martini rispose al Ministero affari esteri affermando che la data dell'incidente, ossia quella del 18.7.80, risultava confermata dalle dichiarazioni dei testimoni che nel giorno e nel luogo dell'incidente avevano visto «un velivolo volare a quota molto bassa e sparire dietro la boscaglia»; avevano udito «subito dopo uno scoppio»; e avevano «osservato lo svilupparsi di un incendio». Tuttavia le deposizioni testimoniali raccolte dapprima dai Carabinieri e successivamente dall'autorità giudiziaria fanno emergere motivi di perplessità sia in ordine alla percezione diretta dell'accaduto nella sua interezza, sia in ordine alle cause e alle modalità dell'incidente, anche tenendo conto della accertata totale assenza di carburante nei serbatoi dell'aereo.

Il 12.7.88 venne nuovamente interrogato, ancora in qualità di teste, il professor Zurlo, il quale, dopo aver fatto presente di avere a suo tempo riferito a Bucarelli che «a ben guardare la nostra ansia di individuare con esattezza l'epoca della morte ci ha anche potuto indurre ad esagerare nell'attribuzione ai fenomeni putrefattivi un valore che faceva retrodatare anche a 15 o 20 giorni la data della morte», reputò «tutto sommato una ipotesi fantascientifica» la possibilità che la data della morte del pilota libico potesse risalire «alla data in cui si era verificato l'incidente del DC9 caduto nelle acque di Ustica».

Il 2.8.88 il procuratore della Repubblica di Crotona acquisì la testimonianza del professor Erasmo Rondanelli. Questi ribadì di aver redatto un supplemento di perizia dal titolo «memoria aggiuntiva alla perizia autoptica eseguita in data 23.7.1980», perché alcuni segni tanatologici rilevati non consentivano di far risalire la morte a soli 5 giorni prima ma imponevano invece di retrodatarla ad epoca più remota.

Il 6.3.89 il giudice istruttore di Crotona, dottor Stagliano, accolse la richiesta del pubblico ministero ed emise decreto di archiviazione per «manifesta infondatezza dei fatti denunciati», non senza aver precisato che la vicenda era stata «imbastita» su argomentazioni scientificamente errate e su considerazioni «di livello infantile»; aveva preso lo spunto dalle dichiarazioni di periti che avevano dimenticato la serietà professionale e le nozioni di comune conoscenza; si era sviluppata su organi di stampa ad opera di personaggi interessati e comunque disponibili ad ogni giustificazione e ad ogni speculazione per affermare e scrivere coscientemente cosa contraria al vero. «È una vicenda squallida» - concluse il giudice istruttore di Crotona - «emblematica dell'imperante carenza di serietà e professionalità».

Capitolo VI

Gli interventi delle istituzioni

Il ministro Formica, nel dare lettura di una lettera a lui indirizzata dal presidente dell'Itavia Davanzali e richiamata la seconda relazione preliminare della Commissione Luzzatti (13.12.80), affermò: «Credo che quella del missile resti una ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale».

Il 27.3.82 il Ministro dei trasporti trasmise ai due rami del Parlamento la relazione della Commissione Luzzatti presentata il 16.3.82. Non risulta che tale documento sia stato all'epoca oggetto di esame da parte di organismi parlamentari. (Seguono varie prese di posizione che sollecitano la ricerca della verità da parte dei familiari delle vittime)

INCHIESTA USTICA

e di vari esponenti politici, ndr).

L'1.11.88 il settimanale «TG1 Sette» trasmise un servizio in cui la conclusione fu: «Nella tragedia di Ustica l'Aeronautica ha nascosto la verità».

Il 5.11.88 il capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Porta, al termine di una conferenza stampa del ministro della difesa Zanone presso l'accademia dell'Aeronautica militare di Pozzuoli, rilasciò alcune dichiarazioni così riportate dalla stampa: «Mi scusi il signor Ministro ma le Forze Armate in questo momento non possono stare zitte. La ricostruzione del TG1 (si veda 1.11.88) è fatta da una persona inesperta per una platea di incompetenti. In una faccenda così grave, che riguarda la lealtà delle Forze Armate, non si può scherzare. Noi stiamo facendo sforzi tremendi per non cavalcare il furore che viene dalle Forze Armate, che è in me...».

Il 10.11.88 il ministro della difesa Zanone rispose alla Camera alle interrogazioni presentate dopo la trasmissione del servizio del «TG1 Sette». Ribadì che in volo non c'era alcun aereo italiano in grado di lanciare missili; che non era in corso alcuna esercitazione italiana o Nato nel basso Tirreno; che le Forze Armate italiane erano estranee all'incidente; e che sarebbe stata nominata una Commissione d'indagine composta da membri indipendenti.

Il 29.6.89 il Presidente della Repubblica ricevette i familiari delle vittime, gli avvocati di parte civile, i componenti del Comitato per la verità su Ustica e i Presidenti di alcuni gruppi parlamentari. La stampa riferì di tale incontro attribuendo, tra l'altro, al Presidente della Repubblica le seguenti parole: «Un intruso entra in una casa e uccide la padrona di casa. Il marito chiede di sapere chi l'ha uccisa, ma invece di dirgli chi è l'assassino, vengono cancellati gli indizi che possono individuarlo. Ebbene, è più colpevole chi ha nascosto la verità di chi ha commesso l'omicidio... In uno Stato di diritto può accadere che ottantuno cittadini vengano uccisi, ma non può accadere che non si sappia come, quando, per quali negligenze, per quali responsabilità».

In un successivo comunicato dell'Ufficio stampa del Quirinale, la Presidenza della Repubblica precisava che «il Capo dello Stato nel corso del colloquio aveva ben chiarito che non poteva né intendeva esprimere alcun giudizio di merito sulla questione e tanto meno formulare accuse nei confronti di chicchessia».

Sempre il 28.9.89 apparve con grande evidenza sulla prima pagina di un quotidiano un articolo dal titolo: «Il missile punta al Quirinale». Il Presidente del Consiglio Andreotti fece diramare lo stesso giorno un comunicato ufficiale in cui registrava «con rammarico alcuni accenti critici nei confronti del Presidente della Repubblica in relazione al tragico episodio di Ustica. Il Presidente non ha tralasciato occasione per incoraggiare l'approfondimento delle indagini e ancora prima perché fossero acquisiti gli elementi materiali per impostare l'istruttoria. Nessuna eccezione di segreto militare è stata ipotizzata».

Il 4.11.89 il sottosegretario per la difesa De Carolis, repubblicano, intervenuto in rappresentanza del Governo alla cerimonia di apertura dell'anno accademico della Scuola ufficiali dell'Aeronautica di Pozzuoli, pronunciò un discorso nel quale, secondo le ricostruzioni giornalistiche, oltre a darsi personalmente convinto che a causare la caduta del DC9 fosse stata una bomba collocata a bordo, definì le audizioni svolte dalla Commissione parlamentare d'inchiesta «sceneggiate di cattivo gusto, processi spettacolo che hanno provocato disagi morali più che comprensibili ai generali interrogati».

Il 23.11.89 il ministro della difesa Martinazzoli rispose davanti alla Commissione difesa del Senato a una serie di interrogazioni concernenti le dichiarazioni dell'onorevole

De Carolis. Il ministro Martinazzoli, pur convenendo che l'Aeronautica militare era da tempo oggetto di aspre e immotivate critiche da parte dei *mass media*, giudicò inopportune e improprie le dichiarazioni

del sottosegretario De Carolis le quali comunque erano ininfluenti sulla linea adottata dal Governo.

Il 7.3.90, circa un mese prima di abbandonare l'incarico, il capo di Stato Maggiore della Difesa Porta affermò: «L'ipotesi del missile è improponibile. Ma sono pronto ad accettare la prova contraria, come sono disposto a credere a chi mi dimostrerà che il ciuco vola».

Il 5.6.90 i legali dei familiari delle vittime avevano presentato al CSM un esposto contro l'operato del giudice istruttore Bucarelli e del pubblico ministero Santacroce.

L'8.6.90, in occasione di un convegno di diritto internazionale svoltosi a Milano, il Presidente della Repubblica affermò: «È necessario capire di più se nel nostro paese la giustizia venga amministrata dai giudici o si stia instaurando un sistema di accertamenti paralleli che poi sono la negazione del primato della funzione giurisdizionale e della esclusività della funzione giurisdizionale».

Vi è stato chi ha interpretato tali parole come un monito rivolto al Consiglio Superiore della Magistratura e chi come un monito rivolto alla Commissione parlamentare d'inchiesta sul terrorismo e le stragi.

Sempre il 18.6.90, nel corso di una visita al comando Nato di Napoli, il generale Corcione, capo di Stato Maggiore della Difesa, rilasciò alcune dichiarazioni, così riportate dalla stampa: «Per fortuna viviamo in uno Stato di diritto dove la giustizia è amministrata in sedi diverse da quelle della stampa e dei partiti...».

Il 20.6.90 il nuovo capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Stelio Nardini, in occasione di una conferenza presso il Centro Alti Studi Difesa, affermò: «Vogliamo la verità: non so quale possa essere e non escludo a priori che possano esserci stati errori dell'Aeronautica. Ma non possiamo accettare di essere messi sotto processo in sedi che non sono quelle giudiziarie... Ricorderò benissimo i nomi di quei politici che senza sapere, come io non so, hanno dato giudizi sommari».

Lo stesso 20.6.90, al termine di un incontro tra il Presidente della Repubblica e una delegazione dei familiari delle vittime del Comitato per la verità su Ustica e i legali di parte civile, la Presidenza della Repubblica diramò un comunicato ufficiale: «Cossiga ha ribadito il suo impegno a operare, nei limiti delle sue attribuzioni, perché sia compiuto ogni sforzo da parte delle autorità competenti per l'accertamento della verità, nelle forme e nei modi propri dello Stato di diritto».

Il 29.6.90 il Presidente della Repubblica ricevette su sua iniziativa una delegazione composta da Daria Bonfietti, in rappresentanza dell'Associazione parenti delle vittime, l'avvocato Alessandro Gamberini, in rappresentanza dei legali di parte civile, e l'onorevole Sergio De Julio, per il Comitato per la verità su Ustica, per illustrare loro l'attività svolta dopo il precedente incontro del 20.6.90. Al termine dell'incontro, nel corso di una conferenza stampa, il presidente della Associazione parenti delle vittime affermò: «Cossiga ci ha detto che il giorno della strage ci fu, nei cieli di Italia una vera e propria azione di guerra di cui né il Governo, né i ministri furono informati».

Poche ore dopo, il Quirinale smentiva: «Il Presidente Cossiga ha dichiarato durante il colloquio di non essersi formato alcun giudizio sull'accaduto e che anche se si fosse formato un convincimento personale, non avendo egli né compiti né responsabilità né mezzi per accertare la verità, non avrebbe avuto il diritto di esprimerlo pubblicamente, anzi avrebbe avuto il dovere di astenersi dal comunicarlo. Se, come è stato ipotizzato da alcuni organi

di informazione si fosse svolta una battaglia aerea nel cielo di Ustica e il Governo ne fosse stato tenuto all'oscuro, la cosa sarebbe da considerare tra l'incomprensibile,

l'incredibile e il grave. Evidentemente può essere stata quest'ultima frase detta in tono colloquiale a trarre in inganno, in buona fede, la signora Bonfietti».

Capitolo VII

L'attività della commissione

Con le prime audizioni, quelle dei Ministri responsabili dei settori interessati e dei responsabili militari della Difesa e dell'Aeronautica, la Commissione intese affrontare preliminarmente il problema del comportamento delle varie istituzioni di fronte alla distruzione in volo dell'aereo Itavia e al ritrovamento sulla Sila, ventuno giorni dopo, di un Mig23 libico.

Si cercò di capire quale fu il grado di coinvolgimento dei responsabili politici, su quali informazioni poterono basarsi, quali le direttive date e quali, sull'altro versante, le iniziative assunte dai vertici militari.

Ovviamente la Commissione si pose anche il problema «di merito e cioè della dinamica dei due eventi, di cosa avesse causato la distruzione del DC9 Itavia e la caduta sulla Sila del Mig libico. Le risultanze delle Commissioni di inchiesta ministeriali e degli organi peritali della magistratura non potevano non essere poste alla base delle valutazioni della Commissione anche se ciò che essa doveva produrre non era la certificazione di una delle varie tesi che si contrapponevano, ma la valutazione del giusto e corretto comportamento dei vari organi della pubblica amministrazione.

La Commissione si imbatté subito in due posizioni molto «riduttive»:

quella dei vertici politici che avevano praticamente ritenuto esaurito il compito loro affidato con la nomina delle Commissioni d'inchiesta (quella presieduta dal dottor Luzzatti per Ustica; quella italo-libica presieduta dal colonnello Ferracuti per il Mig23), e che si attivarono solo per fornire al Parlamento le informazioni di volta in volta richieste;

quella dei vertici militari che una volta dichiarata la propria estraneità e trasmesso alla magistratura e alla Commissione Luzzatti quanto da queste richiesto rinunciarono a svolgere un ruolo attivo nelle varie inchieste.

Non ci furono riunioni collegiali del Governo, né di organismi più ristretti. Quello di Ustica fu trattato come un normale, anche se doloroso, incidente aereo. E la caduta del Mig sulla Sila fu vista a sua volta come un fatto accidentale, quello di un aereo che, per un malore del pilota, era penetrato fino ad esaurimento del carburante nel nostro spazio aereo.

Le prime audizioni fecero però emergere situazioni e comportamenti ben diversi.

L'audizione del 29 giugno 1989 avrebbe dovuto servire per avere dall'onorevole Formica, ministro dei trasporti dell'epoca, una ricapitolazione di quanto era stato fatto dal Governo e dai vari settori dell'amministrazione di fronte all'evento verificatosi.

Il ministro Formica confermò quanto da lui già riferito al Parlamento nel 1980.

La Commissione ritenne però di dover approfondire anche un'altra circostanza.

L'1.5.88, otto anni dopo l'incidente, l'onorevole Formica aveva rilasciato al settimanale «L'Espresso» un'intervista che fece scalpore.

Questo il punto centrale: «Poche ore dopo l'incidente telefonai al generale Saverio Rana, allora presidente del Registro aeronautico italiano e quindi massimo responsa-

bile della sicurezza degli aerei civili; mi diede subito un'informazione precisa: disse che al DC9 Itavia esploso 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. Rana 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. Rana era un compagno e un amico. 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*».

Esattamente in quale periodo il generale Rana aveva fatto la «confidenza» al Ministro dei trasporti? E questa informazione come era stata utilizzata dall'onorevole Formica? Era stata portata a conoscenza del Presidente del Consiglio? Era stata comunicata al magistrato inquirente e al Presidente della Commissione d'inchiesta nominata dallo stesso ministro Formica?

Formica, nell'audizione, ammise di avere informato solo il ministro della difesa, Lelio Lagorio, in occasione di un incontro avvenuto in attesa di rispondere a interrogazioni parlamentari, ai primi di luglio del 1980.

Disse anche di non essere andato oltre questo perché, come aveva precisato anche a «L'Espresso», quelle che aveva manifestato non erano «certezze», ma solo «opinioni e intuizioni».

Formica confermò comunque che «il giorno dopo e nei giorni successivi» all'incidente aveva incontrato più volte il generale Rana e che questi gli aveva detto che «non poteva escludersi l'ipotesi dell'impatto con un missile».

La Commissione ritenne di dover fare alcune verifiche.

Chiamato a deporre, il presidente della Commissione ministeriale d'inchiesta, Luzzatti, dichiarò di non aver mai saputo niente di queste informazioni provenienti dal generale Rana e di non avere saputo nemmeno che Rana si fosse poi recato negli USA per farsi «leggere» i nastri radar di Roma-Ciampino. «Il generale Rana non aveva alcun titolo e alcun diritto per possedere quei nastri».

La stessa posizione è stata assunta dal senatore Francesco Mazzola, all'epoca sottosegretario alla Presidenza del Consiglio incaricato di vigilare sui servizi di sicurezza: «Formica non ha mai parlato con me dei suoi sospetti, ed escludo che ne abbia parlato con il Presidente Cossiga. Forse ne avrà parlato con Lelio Lagorio, che era responsabile della Difesa, trattandosi peraltro di questioni che attenevano agli apparati militari».

Sulle stesse circostanze, il 6 luglio 1989, la nostra Commissione volle ascoltare anche l'onorevole Lelio Lagorio, all'epoca dell'incidente ministro della difesa.

In merito all'informazione del generale Rana passatagli dal ministro Formica, l'onorevole Lagorio liquidò il problema dicendo: «mi parve una di quelle improvvise folgorazioni immaginifiche e fantastiche per cui il mio caro amico Formica è famoso». E questo perché, precisò Lagorio, Formica non gli aveva dato particolari precisi.

L'audizione di Lagorio creò un altro problema. Richiesto se per assumere informazioni e per approfondire la

INCHIESTA USTICA

conoscenza dei fatti fossero stati attivati i servizi, il Ministro della difesa, che pure aveva detto di avere dato ordine di «rivoltare la Difesa come un guanto» per sapere cosa poteva essere successo, rispose di non averli attivati perché «deboli, male organizzati, privi di tecnologie, dispersi in modo incoerente sul territorio di azione, senza autorità e senza credibilità negli affari internazionali».

Fu solo un anno dopo la sciagura del DC9 che i servizi furono investiti dallo scandalo della P2. All'epoca i due servizi erano stati appena riformati. Perché Lagorio colpiva il Sismi, proprio il servizio che dipendeva dal suo Dicastero, con un giudizio così devastante?

Di un giudizio così critico non c'è traccia nei documenti ufficiali dell'epoca, né nei ricordi di chi aveva il compito di vigilare sui servizi.

Il senatore Mazzola, il sottosegretario all'epoca addetto ai servizi, ha dichiarato di non avere mai sentito esprimere nel 1980 valutazioni di questo tipo e di questa portata.

Lagorio non poteva non sapere che il Sismi non solo era stato attivato, ma che aveva avuto un ruolo assai rilevante nella vicenda. Abbiamo visto in precedenza l'attenzione portata dal Sismi addirittura alla lettura dei dati radar e alla loro interpretazione. E abbiamo visto che il Sismi non teneva per sé le risultanze.

Quella di Lagorio apparve alla Commissione una posizione difficile da sostenere. Quando gliene fu chiesta ragione, Lagorio rispose: «Io ho lavorato solo con gli Stati Maggiori».

Come andava interpretata questa frase? Nel senso che il Ministro non intendeva discostarsi in alcun modo dalla linea ufficiale dell'Aeronautica e della Difesa.

Questa linea non «portava» i dubbi e le incertezze che i servizi avevano fatto affluire agli Stati Maggiori.

Quindi ci fu la necessità di minimizzare il ruolo dei servizi, fino a farli scomparire o dichiararli inaffidabili.

Il generale Pisano, ascoltato dalla Commissione e richiesto di precisare chi avesse interpellato per elaborare la relazione su Ustica richiestagli dal ministro Zanone e trasmessa al Governo il 5 maggio 1989, indicò vari reparti e comandi dell'Aeronautica Militare, ma non nominò il II Reparto (Sios).

Quando gli fu chiesto il perché di questa esclusione, il generale Pisano rispose di «non aver nemmeno pensato» di interpellare il Sios. E anche questa apparve alla Commissione una risposta difficilmente comprensibile, al limite dell'accettabilità.

Come era possibile che il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica che aveva ricevuto dal suo Ministro l'incarico di condurre una indagine interna per raccogliere tutti gli elementi che permettevano di verificare se tutti i comportamenti dell'Aeronautica sulla vicenda di Ustica fossero stati corretti, non avesse sentito proprio il reparto più di ogni altro depositario delle informazioni?

Il fatto è che avendo su Ustica l'Aeronautica affermato di aver detto tutto subito ed essendosi poi tirata da parte, lasciando ogni «curiosità» alle Commissioni d'inchiesta e alla Magistratura aveva tutto l'interesse a minimizzare l'attivismo dei servizi e del Sios in particolare.

La conferma è venuta dalle audizioni del generale Tascio, all'epoca responsabile del Sios-Aeronautica.

Secondo Tascio il Sios, su Ustica, aveva avuto una posizione assolutamente marginale, non aveva fatto niente di sua iniziativa, non aveva partecipato a niente. I suoi compiti erano quelli di tenere aggiornata la situazione delle forze aeree potenzialmente ostili. Non gli competeva l'«informazione» e neppure la «sicurezza».

Solo quando il generale Tascio fu interrogato una secon-

da e terza volta si cominciò a vedere, sia pure con difficoltà, il ruolo non secondario del Sios e dei servizi.

La reticenza, oltre tutto, non aveva proprio ragione d'essere, dal momento che

non vi era nessun motivo per mascherare questi interventi. Erano interventi «dovuti». Perché il Sios non avrebbe dovuto attivarsi in una occasione di tale gravità? E perché non avrebbe dovuto prestare la dovuta collaborazione al Sismi? Il fatto è che non si voleva fare emergere proprio questo.

Il generale Tascio portò assai avanti questa manovra. Richiesto di precisare quale era stato il risultato della «collaborazione» tra Sismi e Sios, disse che le letture delle carte fatte dal Sismi furono «sciatte, costruite con una leggerezza che getta una luce di pressappochismo su quanto contengono».

Il problema non è quindi quello di vedere perché i servizi si mossero quanto di vedere che cosa appresero e che uso fecero di ciò che avevano appreso.

Ci si voleva rendere conto se c'erano nelle registrazioni elementi per indirizzare le indagini in determinate direzioni che avrebbero potuto essere pericolose? Oppure ci si voleva assicurare che non ci fossero elementi che potessero contraddire le versioni ufficiali? Forse entrambe le cose.

Indipendentemente dal materiale posto sotto sequestro dalla Magistratura (e non tutto reso disponibile alla Magistratura stessa) e da quello richiesto dalla Commissione d'inchiesta governativa, l'Aeronautica Militare non si è minimamente preoccupata di conservare, almeno fino alla conclusione delle inchieste, il materiale di documentazione e di informazione che nei suoi diversi centri potevano avere interesse per le indagini in atto.

La duplicazione di nastri, la distruzione di registri, la dispersione di archivi, se anche fatti nel rispetto di regole formali, non dovevano riguardare ciò che direttamente o indirettamente aveva attinenza con l'incidente di Ustica.

Lo stesso generale Pisano ha dovuto scrivere nella sua relazione che la sua inchiesta tecnico-formale si era rivelata molto difficile a causa dell'avvenuta distruzione di buona parte della documentazione relativa, essendo abbondantemente decorso il termine triennale per la conservazione dei carteggi.

Così si è perduta la possibilità di esaminare tutta la documentazione di Martina Franca, cioè proprio del centro nevralgico che la sera del 27.6.80 e nei giorni successivi coordinò tutte le operazioni riguardanti l'aereo Itavia, da quelle di soccorso e recupero a quelle di accertamento della dinamica dell'incidente.

E lo stesso è accaduto per la possibilità di consultare la documentazione di altri centri radar, in particolare quelli di Poggio Ballone e di Siracusa tenuti in tutti i modi fuori dagli accertamenti.

L'Aeronautica Militare aveva il dovere primario di preservare ogni elemento di prova, senza bisogno che magistrati o inquirenti lo ordinassero. Questo non fa venir meno il dovere di chi aveva disposto i sequestri di curare che questi venissero eseguiti e di garantirne la conservazione nel tempo. Ma il materiale che aveva una qualche attinenza con Ustica doveva essere preservato in tutti i centri in cui era, compreso o meno in ordinanze di sequestro.

Quando la Commissione iniziò la sua attività, le posizioni delle varie parti erano stata abbondantemente «fissate» e gli elementi di prova quasi tutti selezionati.

Tutto ruotava sul fatto che nelle ore di interesse su Ustica non vi erano aerei militari italiani o Nato o di altra nazionalità e che questo era documentato dai radar della difesa operanti nella zona.

La Commissione si rese conto subito che per rompere lo schema su cui per nove anni ci si era assestati e per puntare il dito su qualcuno in Italia o all'estero occorreva fornire prove *documentali* valide e non semplici «scenari logici».

Per ottenere questo occorreva esercitare una pressione fortissima sulle versioni precedenti.

Innanzitutto perché erano state tenute così a lungo in piedi le ipotesi «*alternative*» a quella dell'esplosione (da bomba o da missile).

È vero che la prima delle ipotesi fu quella del «cedimento strutturale».

Oltre le testimonianze di utenti delle linee servite dalla Società Itavia vi furono quelle di alcuni comandanti piloti dei DC9 dell'Itavia.

L'ipotesi del cedimento strutturale fu esclusa, però, dalla Commissione Luzzatti nelle sue due pre-relazioni insieme a quella della collisione con un altro aereo.

Tutto questo era giusto. Rimaneva però il fatto che già dal giorno seguente la tragedia ci si era resi conto che a causare la perdita dell'aereo era stata un'esplosione che aveva devastato la parte destra della carlinga. Ciò è comprovato dalle dichiarazioni rese dal colonnello Lippolis e da quelle del generale Rana: a parte l'uso che è stato fatto delle sue informazioni (o convinzioni) è stato accertato che al Rai, di cui Rana era presidente, tutti parlarono fin dal primo momento di «perdita per esplosione».

Rimasero in piedi (e ufficialmente in equilibrio) l'ipotesi interna (bomba) e quella esterna (missile).

Il ministro dei trasporti Formica nell'audizione del 29.6.89 dichiarò più probabile l'ipotesi del missile tesi sostenuta dal generale Rana, con cui Formica era stato in contatto.

Consegnando la sua relazione il 16.3.82, Luzzatti mantenne aperta la doppia possibilità.

In dichiarazioni recenti il prefetto Malpica, direttore del Sisde, ha affermato che il suo servizio era stato sempre contrario all'ipotesi bomba, perché l'aereo volava con due ore di ritardo e una bomba a tempo non poteva essere stata programmata per quando il viaggio fosse terminato e perché, se era una bomba altimetrica, questa avrebbe dovuto esplodere prima che l'aereo arrivasse nella verticale di Ustica, avendo il DC9 raggiunto «tutte le quote possibili».

Successivamente i periti della Blasi, nella loro relazione del 16.3.89 escludono con argomenti definitivi l'ipotesi dell'esplosione interna.

Difficile non è ottenere risposte, difficile è porre le domande.

Una domanda sbagliata ottiene una risposta sbagliata. Una domanda «debole» ottiene una risposta «debole».

Quando è stato domandato all'Aeronautica Militare, che nel 1980 gestiva il sistema di controllo del traffico civile oltre ovviamente alla rete della difesa aerea, chi poteva avere «visto» che cosa era successo all'aereo dell'Itavia, la risposta ottenuta è stata che l'aereo era stato seguito, sino al momento dell'incidente, dal sistema radar di Ciampino e, al momento dell'incidente, era entro la portata del radar (automatico) di Marsala e di quello (in fonetico manuale) di Licola.

Sulla base di queste domande e di queste risposte tutti gli organi inquirenti rimasero chiusi per anni entro un «sistema binario»: Ciampino che aveva visto qualcosa; Marsala e Licola che non avevano visto niente.

Di conseguenza tutta l'attenzione fu concentrata su cosa aveva visto Ciampino.

L'attenzione «ufficiale» (perché ce ne fu una anche non ufficiale da parte dei servizi) si tradusse nel far valutare il contenuto dei nastri del sistema di Ciampino (Selenia e

Marconi), acquisiti il ventiseiesimo giorno dall'incidente, dalla Selenia, dalla Douglas, dall'Itavia e dal *National Transportation Safety Board* (NTSB) americano.

Sull'altro versante si accettò il fatto che i radar del sistema della difesa non avessero visto nulla. Al massimo ci si chiese perché questo era potuto accadere.

Non fu prestata particolare attenzione al ritardo con cui furono acquisiti i nastri di Marsala. La Magistratura li ebbe solo 99 giorni dopo l'incidente.

Si verificò il fatto che la registrazione di Marsala si interruppe quattro minuti dopo l'incidente per inserire un nastro da esercitazione e che, per questo, il sistema di difesa rimase oscurato per otto minuti per riprendere poi con l'esercitazione (Synadex) per altri dieci minuti.

Nessuno pensò di far esaminare i nastri di Marsala come fu fatto per quelli di Ciampino. Né in Italia né all'estero.

All'inizio della sua inchiesta la Commissione si pose subito il problema della «perdita di controllo» dei nastri di Marsala per 99 giorni da parte della Magistratura e della Commissione Luzzatti.

Che certezza c'era che i nastri consegnati fossero tutti, fossero integri e non fossero stati manipolati?

All'inizio alla Commissione fu detto da tutti i vertici militari che ogni questione su questo cadeva perché i nastri non erano manipolabili.

Le stesse informazioni furono evidentemente date anche al sottosegretario Amato quando il 30 settembre 1986 rispose alla Camera alle interrogazioni su Ustica.

In sostanza Amato disse: «Mi è stato spiegato che è *tecnicamente impossibile* modificare le tracce che risultassero segnate nei nastri. I nastri possono solo essere smagnetizzati, azzerando tutte le tracce, oppure riutilizzati azzerando parimenti le tracce vecchie e reincidendone di nuove. *Non sono suscettibili di manipolazioni*».

Questo però non è risultato vero.

Il 20 dicembre 1989 la Commissione ha ascoltato il generale Giuseppe Gullotta, nel 1980 comandante del Centro Tecnico Addestramento Aereo di Borgo Piave, e il maggiore Salvatore Di Natale, all'epoca responsabile dei servizi tecnici del Centro.

Dall'insieme delle due testimonianze si è avuta la conferma che presso un Centro specializzato vi è la possibilità di manipolare un nastro Nadge, aggiungendo o cancellando tracce.

Alla Commissione fu detto che non era un'operazione semplice, ma comunque, avendo gli uomini adatti e il tempo necessario, la cosa era fattibile.

Era fattibile a Borgo Piave? Risposta: sì. In che tempi? Da pochi giorni a un mese a seconda dei dati da cambiare.

Già questo fatto faceva perdere ogni credibilità alla «testimonianza» dei nastri di Marsala, perché essi erano stati fuori controllo della Magistratura per 99 giorni prima di essere acquisiti.

Ma c'era di più.

Secondo quanto affermato dal generale Pisano nella sua relazione, i fatti si sarebbe svolti così:

«Per quanto concerne l'operato di Marsala, c'è da evidenziare che il Centro radar all'epoca dell'evento era un sito automatizzato Nadge presso il quale era possibile avvalersi della registrazione automatica dei dati, registrazione effettuata sino a quattro minuti dopo l'evento, come si evince dai relativi tabulati, nonché durante l'esercitazione Synadex iniziata alle 21,12.

Il sito ha la prima registrazione della traccia relativa al DC9 Itavia alle 20,53 e alle 20,54 la identifica *friendly*; le registrazioni proseguono regolari sino alle 20,58 orario in cui la traccia del velivolo viene ancora visualizzata con un ritorno radar di eccellente qualità.

Le successive registrazioni delle 20,59,57 e delle

INCHIESTA USTICA

21.00.32 sono di qualità in rapido scadimento e tali da escludere la presenza di ritorni radar reali ad esse correlabili.

A decorrere dalle 21.04.26 sino alle 21.12 esiste una situazione di assenza di registrazione dei dati di D.A. L'assenza di registrazioni automatizzate è da attribuire al fatto che il personale del sito ha tolto il nastro di registrazione dell'attività reale per sostituirlo, come da prassi, con quello relativo alla Synadex» (relazione Pisano pagg. 46-47)

Il «buco» di otto minuti dunque fu causato dall'inizio dell'esercitazione Synadex e dalla necessità di sostituire il nastro («come da prassi») che registrava il reale. Quando poi apparve certo che c'era stato un incidente all'aereo Itavia, di nuovo si bloccò tutto (e questa volta per ventisei minuti) per reinserire un nastro che registrasse il reale. Questa la storia.

Ora, anche ammesso che fosse stata avviata la programmata esercitazione Synadex proprio nel momento dell'incidente, era proprio necessario bloccare il reale e procedere a questi cambi di nastri?

Questo non sembra.

Il maggiore Di Natale, responsabile dei servizi tecnici del centro di Borgo Piave, nell'audizione del 10.12.89, ha precisato che la registrazione era indipendente dalla situazione reale o simulata, per cui durante la Synadex era possibile operare in reale, in simulato, o in tutti e due i modi e, a seconda del modo di operare prescelto, il nastro di registrazione avrebbe contenuto il reale, il simulato o tutti e due i tipi di dati.

In altri termini nei siti radar Nadge all'epoca si trovavano due apparati che contenevano nastri. In caso di esercitazione Synadex si inseriva il nastro Synadex che conteneva la simulazione delle tracce; l'altro apparato conteneva il nastro di registrazione. Di conseguenza il cambio di nastro non era motivato da ragioni tecniche, in quanto era possibile registrare simultaneamente nello stesso nastro la Synadex insieme al traffico reale.

Perché si cambiava il nastro di registrazione?

Secondo quanto riferito dal maggiore Di Natale il cambio del nastro obbediva a una prassi seguita nei siti radar della difesa aerea e serviva a rendere più semplice e spedita la riduzione dati relativa all'esercitazione, in modo da poterla analizzare e vedere che risultati aveva dato.

Tutto ciò è sempre riferito ad una situazione di relativa calma nella zona vigilata dal sito radar. Quel che assolutamente non si capisce è perché quando Marsala entrò in allarme (alle 21.04 o alle 21.12, su questo torneremo) invece di registrare su nastro di registrazione anche il traffico reale oltre a quello simulato, si procedette ad un nuovo cambio di nastro che bloccò il sistema per altri ventisei minuti.

Che cosa è accaduto realmente nel Centro radar di Marsala la sera del 27 giugno 1980?

Sono stati interrogati dall'Autorità giudiziaria, gli ufficiali, i sottufficiali e gli avieri in servizio a Marsala nel giorno e nelle ore di interesse. Molte delle testimonianze sono in contraddizione, molte sono confuse, alcune chiaramente reticenti. Non c'è concordanza nemmeno sul fatto centrale, se la Synadex sia stata realmente iniziata.

Ma oltre alla memoria degli operatori in servizio la sera del 27 giugno vi era la possibilità di ricorrere a elementi di maggiore, anzi assoluta, certezza.

I nastri di registrazione non contengono infatti solo i dati relativi alla situazione, reale o simulata, del traffico aereo ma altri elementi di estrema importanza.

È scritto in un documento allegato alla relazione del generale Pisano: «Nei centri radar Nadge l'elaboratore, oltre ad essere di ausilio alle normali attività della sala

operativa, consente di registrare automaticamente su nastri magnetici per una successiva analisi e valutazione, diversi tipi di informazioni relative all'attività svolta. I dati che normalmente vengono registrati

riguardano: le tracce, le operazioni alle console; le intercettazioni» (relazione Pisano, annesso I allegato D. 1).

Dagli atti acquisiti dalla nostra Commissione non risulta che sia stata mai effettuata una «decodificazione» completa delle azioni effettuate a console dagli operatori.

Tale indagine assume un indubbio rilievo ai fini dell'accertamento della verità sulle cause del disastro, in quanto permetterebbe, nella fattispecie, di ricostruire le azioni compiute la sera del 27.6.80 dagli operatori della sala radar di Marsala durante il controllo del traffico reale (nastro n. 99) e altresì le azioni in ipotesi poste in essere dopo l'avvio dell'esercitazione Synadex (nastro n. 100)

Questo accertamento consentirebbe, tra l'altro, di stabilire con assoluta certezza quando sul nastro di registrazione dell'esercitazione simulata sono apparse le tracce del traffico reale e altresì di accertare a che ora gli operatori che «stavano in simulato» hanno commutato le console sul «reale» per cercare di ristabilire i contatti con il DC9 Itavia. Di questa operazione, infatti, deve necessariamente essere rimasta traccia anche nel console data recording, perché è stato chiarito, sempre dal maggiore Di Natale, che «da una console identificata dal sistema per operare in simulato non si può fare alcuna azione su tracce reali».

Le azioni compiute a console la sera del 27.6.80 non sono state mai compiutamente trasferite su tabulato. Nella perizia del collegio Blasi datata 16.3.89, infatti, non v'è riferimento alcuno riconducibile a tale accertamento ed anzi può affermarsi con certezza che esso, almeno nel primo accertamento peritale, è stato completamente pretermesso.

Si ritorna dunque alla domanda iniziale: la non corrispondenza dei due nastri è totale o soltanto parziale? La questione ha un'importanza niente affatto trascurabile. Se infatti il nastro di esercitazione acquistato nel 1987 è quello realmente impiegato per l'esercitazione Synadex del 27.6.80, la sua non corrispondenza con il nastro di registrazione della esercitazione medesima significa che non vi è stata alcuna esercitazione simulata nel centro radar di Marsala la sera del 27.6.80 o, se vi è stata, si è svolta con modalità diverse da quelle finora indicate dall'Aeronautica.

Se invece nel 1987 è stato consegnato all'Autorità giudiziaria il nastro «sbagliato», saremmo oggi di fronte all'ennesima *defaillance* dell'Aeronautica ed a un ulteriore «buco nero» dell'istruttoria.

È di tutta evidenza, quindi, come la «decodificazione» del nastro di esercitazione sia necessaria e utile ancora oggi, sia per ricostruire lo scenario simulato predisposto per l'esercitazione nonché la tipologia delle tracce, sia per stabilire se le tracce nn. 16, 20, 21, 22 e 23 registrate nel nastro n. 100 siano realmente tracce simulate, sia infine per accertare se le tracce nn. 14 e 15 che compaiono nel nastro n. 99 siano veramente simulate ed in caso affermativo come sia possibile che una traccia simulata possa essere registrata nel nastro del traffico reale e per di più diversi minuti prima dell'inizio dell'esercitazione Synadex.

Per quanto concerne la «decodificazione» del console data recording del nastro del traffico reale, il relativo tabulato, «mai ottenuto in precedenza» (vedi supplemento di perizia Blasi, pagina 87), è stato esaminato con particolare riferimento alle operazioni compiute, come si è già visto, sulla traccia n. 10 relativa al DC9 Itavia e sulla traccia n. 6 giudicata nella perizia Blasi «di difficile interpretazione».

La «decodificazione» e l'analisi delle azioni a console andrebbero estese a tutti gli operatori e a tutti i comportamenti da essi compiuti su ogni singola traccia, perché ciò consentirebbe di superare difficoltà e incertezze derivanti dalle deposizioni, talora contraddittorie e imprecise, rese dai militari in servizio a Marsala la sera del 27.6.80 e dalle controverse risultanze scaturite dal materiale cartaceo fin qui acquisito.

Tra l'altro, malgrado le registrazioni contenute nel nastro del traffico reale vadano dalle ore 11,20/Z alle ore 19,04/Z, si interrompano a questo punto e riprendano alle 19,48/Z, i tabulati estratti dal nastro 99 partono invece dalle ore 18,30/Z, ovvero (perizia e supplemento di perizia Blasi) dalle ore 18,36/Z, essendosi ritenuto non utile all'indagine partire da un esame ancora più remoto, atteso che il DC9 era scomparso intorno alle 19,00/Z.

L'arbitrarietà di questa scelta appare evidente ove si consideri che la «decodificazione» della «situazione-meteo» ossia di una pista meno importante del *console data recording* è stata effettuata dall'Aeronautica dalle 18,00 fino alle 21,04 come risulta dalla documentazione trasmessa dall'Itav alla Commissione Pratis nel 1989.

Sta di fatto che noi non sappiamo nulla di ciò che è accaduto alle console prima delle ore 18,36/Z e non siamo in grado di stabilire se le tracce registrate anteriormente alle 18,36/Z possono assumere oggi, alla luce dei più recenti sviluppi dell'inchiesta, un significato probatorio diverso.

I periti d'ufficio, dopo l'accesso a Borgo Piave compiuto nel marzo del 1985 per la lettura dei nastri di Marsala, si resero conto di questo «vuoto dell'indagine» e decisero di effettuare una nuova seduta per poter «decodificare» in maniera completa il nastro n. 99, ma questo proposito (che trova riscontro nel verbale della seduta peritale del 4.3.85) non ebbe seguito. Una «decodificazione» completa non è stata compiuta neppure in occasione del supplemento di perizia Blasi, sicché ancora oggi la *Track history data recording* e il *console data recording* iniziano dalle ore 18,36/Z.

Noi oggi registriamo questi fatti:

1) il nastro di esercitazione Synadex non fu acquisito nel primo provvedimento di sequestro dell'Autorità Giudiziaria avendo il provvedimento del pubblico ministero Santacroce interessato soltanto i nastri di registrazione nn. 99 e 100, e il nastro delle comunicazioni TBT e «punto punto»;

2) solo in data 9 febbraio 1987 il giudice istruttore Bucarelli dispose l'acquisizione della documentazione relativa all'esercitazione Synadex e il provvedimento fu eseguito il 12 febbraio 1987 presso il 35° gruppo radar di Marsala da ufficiali di polizia giudiziaria appartenenti al Nucleo di polizia giudiziaria dei Carabinieri di Roma.

Il processo verbale in quella sede redatto indica, tra i documenti consegnati dal capitano Andrea Del Zoppo, un «nastro computer SPS 5904 contenente le tracce simulate utilizzate durante l'esercitazione del 27 giugno 1980», ossia il nastro per l'esercitazione Synadex;

3) il nastro di esercitazione Synadex, acquisito nel 1987, non risulta essere stato consegnato ai periti d'ufficio durante la fase di redazione della perizia del collegio Blasi.

Viceversa è certo che i periti ne hanno avuto la disponibilità durante il supplemento di perizia e ciò si desume dal fatto che il reperto figura tra quelli restituiti al giudice all'atto del deposito del supplemento di perizia;

4) alla stregua degli atti in possesso della nostra Commissione può dirsi che la consegna del nastro di esercitazione non è stata accompagnata dalla formulazione di specifici quesiti; ciò spiega la ragione per cui i due gruppi di periti, in sede di conclusioni del supplemento di perizia, non menzionano in alcun modo l'esito della comparazione

del nastro di esercitazione con il nastro di registrazione Synadex. Di tale comparazione si parla soltanto nel contesto del supplemento di perizia e con i limiti di cui si è detto in precedenza.

Un altro punto che potrebbe essere chiarito dalla decodificazione completa dei nastri di Marsala riguarda il reale coinvolgimento del sito radar di Siracusa sia rispetto all'esercitazione Synadex sia per le altre operazioni del sistema di difesa aerea la sera del 27 giugno 1980.

Per prima cosa, era funzionante il centro radar di Siracusa al momento dell'incidente? Agli atti della Commissione risultano acquisite almeno tre prospettazioni diverse fra loro: la prima riguarda il perfetto funzionamento di Marsala, Licala e Siracusa (trattasi di un documento Sios Aeronautica del 20.12.80; nello stesso senso si è espresso il generale Arati avanti alla Commissione, precisando che il funzionamento del radar di Siracusa era condizione imprescindibile dell'esercitazione Synadex a Marsala); la seconda riguarda lo stato di avaria assoluta di quel Centro radar (in tal senso si è espresso il generale Tascio nella sua terza audizione); la terza riguarda la cessazione dell'avaria alle ore 21 del 27.6.80 (in questo senso si è espresso il generale Carlo Blandini, responsabile del Servizio relazioni esterne dell'Aeronautica militare nell'intervista resa a «TG2 Dossier» in onda il 9.1.90; nello stesso senso si è espresso davanti alla Commissione il maggiore Patroni Griffi, controllore del Soc di Martina Franca all'epoca del disastro).

Quel che è certo è che non si può sostenere contemporaneamente la tesi che la Synadex si è svolta (anche solo per i brevi periodi dichiarati) e che Siracusa era in avaria. Senza Siracusa viva e attiva, una Synadex, anche monosito, a Marsala non avrebbe potuto iniziarsi.

D'altra parte la decifrazione recente delle comunicazioni telefoniche intercorse tra Marsala e Siracusa la sera del 27 giugno elimina ogni dubbio sulla operatività di Siracusa.

Come avrebbe potuto essere diversamente? Se un sistema di difesa aerea viene, anche per breve tempo, disattivato occorre che un altro prenda il suo posto, per «vedere» e per trasmettere i dati al Comando superiore che coordina l'intera difesa aerea del settore.

Ma la «eliminazione» di Siracusa era necessaria per poter tenere in piedi quello che è stato lo scenario su cui si era attestata l'Aeronautica che solo due centri potevano avere visto (Ciampino e Marsala, con Licola come appendice) e nessun altro.

Ma questo non era vero.

Tutta la struttura della difesa aerea era, ed è, pensata ed organizzata in modo che quel che vedevano i vari siti radar venisse visto (e registrato) in tempo reale anche dai comandi superiori, perché erano questi, e non i siti radar, a dover prendere le decisioni e, al limite, far alzare i caccia intercettori.

Il sistema, in buona sostanza, era più complesso, più articolato e, per usare la parola giusta, più serio.

La Difesa aerea del «fianco Sud» faceva capo a un sistema fondato su Martina Franca e ai suoi cinque centri radar collegati (Marsala, Siracusa, Otranto, Licola e Iacotenente); alcuni in automatico, altri in fonetico-manuale.

Il sistema operava coordinato e integrato.

Tutti i dati affluivano in tempo reale a Martina Franca e venivano registrati.

Come è stato detto dai responsabili di Martina Franca qui venivano «incamerati» in tempo reale sei «dati significativi»:

1) le cosiddette X-ray, che sono tracce sconosciute, cioè non ancora classificate, di probabile natura nemica. Queste ultime sono tracce molto pericolose agli effetti della difesa aerea;

INCHIESTA USTICA

2) vi sono poi le tracce *Zombie*, che si riferiscono a velivoli appartenenti a «paesi di interessi», segnatamente a quelli del patto di Varsavia che abbiano l'autorizzazione al transito sul territorio e nei cieli nazionali;

3) il terzo tipo di tracce è denominato *hostile* e si riferiscono a velivoli nemici che abbiano commesso atti appunto ostili nei confronti del territorio nazionale;

4) le tracce *uniform* invece riguardano velivoli sconosciuti, ma che probabilmente hanno natura amica poiché provenienti o nate nel nostro territorio e non provenienti dall'esterno;

5) vi sono poi le tracce dei nostri caccia intercettori;

6) abbiamo poi le cosiddette tracce *kilo* che sono di particolare interesse. Si tratta di velivoli in stato di emergenza, di velivoli dirottati oppure di velivoli che abbiano a bordo personalità.

In questa sede... operano con funzioni mirate alle operazioni aeree l'AOC (*Air Operations Center* - Centro operazioni aeree) e l'ADOC (*Air Defence Operations Center* - Centro operazioni di difesa aerea), quest'ultimo espressamente destinato alla difesa aerea Nato e nazionale. Esiste anche una sede alternata del JCOC di Affi, che si trova a Grezzana (Verona) nome in codice "Back Yard", che viene attivata solo nel caso in cui la principale fosse stata messa fuori combattimento.

L'AOC deve sovrintendere alle operazioni aeree offensive che si svolgono in ambiente aeronavale, mentre l'ADOC ha fin dal tempo di pace la responsabilità di coordinare la difesa aerea. Entrambi svolgono le loro funzioni tramite, rispettivamente, il primo TAOC (*Tactical Air Operations Center* - Centro operazioni aerotattico) e 3° TAOC, inquadrati rispettivamente nel 1° e 3° Roc (*Regional Operations Center* - Centro operazioni regionale) di Monte Venda (Padova) e di Martina Franca (Taranto).

All'interno di ciascun TAOC operano due agenzie specializzate, una per l'appoggio tattico (cioè il sostegno aereo alle forze terrestri e a quelle navali) ed una per la difesa aerea. Si tratta del primo e del terzo JASC (*Joint Air Support Center* - Centro di supporto aereo interforce) e del 1° e 3° SOC (*Seitor Operaturis Center*) Centro operazioni di settore)...

Perché ai magistrati e alle varie Commissioni di inchiesta non è stato possibile avere subito il quadro della situazione aerea e navale della sera del 27 giugno 1980? Perché sia i magistrati che i membri della Luzzatti non hanno mai bussato alle porte giuste e queste sono rimaste, per loro, a lungo sbarrate.

La Magistratura e la Commissione Luzzatti si sono lasciate chiudere nel triangolo Latina-Ponza-Palermo e nella «competenza» di soli due centri radar (Ciampino e Marsala). La loro «domanda» iniziale è stata debole, debolissima. Quando la «domanda» si è fatta più forte (l'opinione pubblica, i familiari delle vittime, i *mass media*, l'esecutivo con le Commissioni Pratis e Pisano e, infine, la nostra Commissione) si è cominciato a vedere meglio che cosa era successo e qualche risposta la si è avuta. Nel frattempo però molti elementi di prova e di documentazione erano andati perduti.

Questi elementi vanno intanto acquisiti:

che nel passaggio dell'inchiesta da Palermo a Roma (da Guarino a Santacroce) la zona di interesse si restrinse da tutto il Tirreno al triangolo Latina-Ponza-Palermo;

che in conseguenza di ciò le ordinanze di sequestro «colpirono» un'area molto ristretta e lasciarono fuori i centri che possedevano il quadro della situazione;

che dovettero passare 26 giorni prima che i nastri di Ciampino arrivassero nelle mani del giudice e che ne passarono 99 per quelli di Marsala;

che il giudice Santacroce non nominò suoi periti, avendo scelto di utilizzare in questa funzione la Commissione Luzzatti senza però revocare il mandato ai periti nominati dal giudice Guarino. Nel 1987 il

giudice Bucarelli si accorse di loro e li indusse a presentare una relazione accusando Luzzatti di avere intralciato la loro opera;

che il recupero del relitto, giudicato essenziale fin dal primo momento dell'inchiesta, avvenne otto anni dopo, e solo quando il giudice Bucarelli si avvalse del suo potere di ordinarlo e di rendere obbligatoria la spesa che ne sarebbe derivata;

che solo nel 1988 il Governo e l'Aeronautica nominarono proprie Commissioni di indagine e di approfondimento, senza peraltro ricavare elementi risolutivi;

che i periti nominati dal giudice Bucarelli dopo essere pervenuti, al termine di cinque anni di lavoro, ad una conclusione unanime, pochi mesi dopo si sono divisi e hanno prodotto due relazioni divergenti;

che, in conseguenza di tutto questo, a dieci anni dalla tragedia non si dispone ancora di elementi probatori di assoluta certezza né per quanto riguarda le cause dell'evento né tantomeno per quanto attiene all'individuazione dei responsabili.

Vediamo, a questo punto, alcuni dei problemi che rimangono aperti.

Il primo problema, di natura quasi preliminare, è perché dieci anni non sono stati sufficienti per chiudere la vicenda e per dare le risposte che dovevano essere date.

È vero che diversi ostacoli di non piccolo conto si sono presentati agli inquirenti in vari momenti delle indagini. Anche così però, dieci anni sono troppi per qualsiasi inchiesta, in particolare su di un incidente della gravità di quello di Ustica.

Che cosa non ha funzionato nei meccanismi di accertamento?

Ma, intanto, quali sono questi meccanismi?

Nella pagina finale della sua relazione, il professor Carlo Maria Pratis, presidente onorario della Corte di Cassazione, ha scritto che se si vuole veramente ottenere che venga fatta luce «tempestiva» ed «esauriente» su incidenti dell'entità di quello occorso al DC9 dell'Itavia, occorre, come da tempo si è fatto in altri Paesi, attribuire ad un apposito organismo, normalmente preposto anche alla prevenzione degli incidenti, il compito di provvedere con immediatezza all'istituzione della commissione che dovrà procedere all'inchiesta, assegnando ad essa esperti altamente qualificati e dotandola di tutti i poteri necessari per dominare, fin dal primo momento i complessi problemi dell'inchiesta.

Il punto è proprio questo, la mancanza, nei nostri ordinamenti, di regole precise e inderogabili, stabilite in anticipo e tali da non lasciare spazio alla benché minima discrezionalità.

Occorre che la composizione (sempre neutrale rispetto agli interessi in campo) delle commissioni d'inchiesta sia stabilita dalla legge, con il numero e la qualifica dei componenti chiaramente specificati, e, quel che più conta, con la indicazione degli automatismi con cui debbono essere acquisiti e protetti tutti gli elementi di informazione e documentazione necessari per l'inchiesta stessa.

Nessuno deve poter manipolare i vari «elementi di indagine» prima della nomina delle commissioni d'inchiesta e degli interventi dell'autorità giudiziaria, né deve poterli sottrarre alla prioritaria valutazione degli organismi di «garanzia».

Nel caso del DC9 dell'Itavia la Commissione d'inchiesta è stata attivata dal Ministro dei trasporti con decreto del 28.6.80 (il giorno immediatamente seguente l'incidente) e

fu poi integrata con un secondo decreto del 7.7.80.

Anche la Magistratura si mosse con immediatezza. Le prime indagini furono avviate a Palermo dal giudice Guarino e poi, fin dal 10.7.80, la conduzione dell'inchiesta passò a Roma, al giudice Santacroce.

Ma dovettero passare 26 giorni prima che la magistratura e la Commissione potessero prendere possesso dei nastri e delle registrazioni del centro di controllo di Roma-Ciampino e ben 99 giorni prima che potessero acquisire i nastri del centro di Marsala.

Nel frattempo tutto questo materiale di fondamentale importanza fu visionato da numerose persone, di alcune parti se ne fecero copie e trasposizioni grafiche, altre parti si afferma furono portate all'estero da chi non aveva alcun titolo e alcun diritto per farlo.

Ciò è stato possibile perché non esistevano allora (e non esistono oggi) regole precise date con forza di legge.

Una legge, per la verità, c'è, ma è vecchia di mezzo secolo. In caso di incidenti aerei si deve ricorrere al Codice della navigazione che è del 30 marzo 1942 e che si preoccupa soprattutto degli incidenti marittimi.

Per avere un'idea di ciò che questo significa, basta dire che un articolo di detto Codice prescrive che, qualora il relitto di un aereo caduto in mare possa disturbare la navigazione, il relitto deve essere affondato.

Il Codice della navigazione non ha norme per garantire l'acquisizione delle prove, la non manipolazione di queste, la priorità delle commissioni d'inchiesta su tutto e su tutti.

L'Organizzazione internazionale dell'Aviazione civile (ICAO) tiene aggiornato il «Manuale di indagine tecnica sugli incidenti aerei» che fu utilizzato dalla Commissione Luzzatti nella versione 1970. Il principio informatore è quello dell'immediata acquisizione da parte dell'autorità inquirente di tutti gli elementi di prova, essenziali per il buon esito di ogni inchiesta. Ma allo stato attuale il «manuale» dell'ICAO rimane un semplice manuale di consultazione.

In sostanza, l'assenza di una legislazione precisa e aggiornata ha indebolito le possibilità degli organi chiamati a indagare su Ustica ed è una delle cause, e non la meno importante, dei ritardi registrati e delle difficoltà incontrate.

Se certe cose sono state fatte e altre non sono state fatte lo si deve ai varchi che il sistema attuale ha lasciato aperti.

La stessa cosa si può dire a proposito degli accertamenti compiuti nei confronti del Mig libico caduto sulla Sila il 18 luglio 1980 e entrato a più riprese nella «storia» di Ustica.

Anche in questo caso la mancanza di regole precise e sancite per legge sul modo di formare le commissioni d'inchiesta e su come gestirle ha portato ad una serie gravissima di errori e di sbandamenti.

Una commissione d'inchiesta fu nominata nei giorni immediatamente seguenti il ritrovamento dei rottami dell'aereo libico, ma a nominarla fu lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, un organismo tutt'altro che *super partes*. A presiederla fu chiamato il colonnello pilota Sandro Ferracuti.

Come si è visto, anche il Governo libico chiese di entrare a far parte della Commissione e questo fu subito accordato. (Da allora si è parlato sempre di Commissione mista italo-libica). Il risultato di questo modo di fare fu che quando la Commissione iniziò i suoi lavori, il 24 luglio 1980, molti elementi essenziali per l'inchiesta erano già sfuggiti al suo controllo e altri non vennero richiesti e analizzati.

La commissione esaurì il suo compito il 10 agosto, dopo appena una decina di sedute.

La versione libica (che l'aereo fosse penetrato nello spazio aereo italiano in conseguenza di un malore del pilota e, esaurito il carburante si fosse schiantato sulla Sila) fu accettata come valida. Assai rapidamente i resti dell'aereo e il corpo del pilota furono restituiti alle autorità libiche.

La fretta non è servita però a molto, perché quando si agisce al di fuori di regole precise, i casi non si chiudono mai. E infatti quello del Mig libico è stato riaperto nel corso di questi dieci anni, tutte le volte che qualcuno ha avuto interesse o voglia di farlo.

Si guardi al problema della «datazione» della morte del pilota libico. Come si sa, i due medici che il 23 luglio 1980, cinque giorni dopo il ritrovamento dei resti dell'aereo e del corpo del pilota, ebbero l'incarico di eseguire l'autopsia, dopo aver sottoscritto la relazione, cambiarono parere e avanzarono, anni dopo, una verità del tutto diversa da quella dichiarata e sottoscritta in precedenza.

Se l'hanno potuto fare è perché nessuno li ha chiamati, il giorno in cui eseguirono l'autopsia, al rispetto di regole formali, sia sulla conduzione dell'esame autoptico, sia sul modo di registrarne i dati e conservarne memoria.

Quella che fu fatta dai professori Zurlo e Rondanelli il 23 luglio 1980 non fu in realtà un'autopsia, ma una semplice ricognizione del corpo del pilota libico, senza prelievo di organi per accertamenti di laboratorio, senza un minimo di accuratezza e di professionalità. Una regolare commissione d'inchiesta non l'avrebbe mai accettata. Ma questo problema la Commissione nominata dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica non se lo pose in alcun modo e in alcun momento.

Se si fosse fatto quello che si doveva fare (e che dovrebbe essere sempre obbligatorio fare), tutte le cose che sono successe dopo, la doppia verità, le interpretazioni a memoria, i giudizi senza riscontri, i dati senza possibilità di controllo, non sarebbero accadute.

Di un altro elemento egualmente importante una Commissione di inchiesta *super partes* si sarebbe dovuta occupare: l'esistenza o meno di un tracciato radar riguardante la penetrazione del Mig libico nello spazio aereo italiano.

Si sarebbe dovuto partire da un dato: che nel giorno e nelle ore in cui un caccia potenzialmente ostile era entrato nel nostro spazio aereo, il sistema di difesa aerea avrebbe dovuto essere attivo e avrebbe dovuto registrare, nei centri che operavano in automatico, la sua intrusione.

La registrazione avrebbe fatto cadere subito tutte le ipotesi più o meno fantasiose, di comodo o di deviazione. Avrebbe anzi costituito la «prova regina» dell'inchiesta, e la bruttissima storia dei due medici e della loro «autopsia non autopsia» non avrebbe potuto verificarsi e non ci sarebbero stati i tentativi di inquinare l'informazione.

Il ministro della difesa, Lagorio, nel riferire al Parlamento il 31 luglio 1980, disse che «il sistema di difesa aerea al momento dell'incidente era efficiente e in normale stato di allerta in tutte le sue componenti», ma che ciò nonostante «la presenza del Mig libico non fu rilevata».

Ora, a parte il fatto che non si può definire «efficiente» un sistema di copertura radar su cui si fonda l'intero sistema di difesa che non vede un aereo che penetra profondamente nel nostro spazio aereo senza tra l'altro adoperare particolari accorgimenti elusivi; e a parte il fatto che quel giorno il sistema di difesa aerea non era «in normale stato di allerta», ma in grado di «massima allerta», in quanto era in corso nella zona una grossa manovra Nato (con la partecipazione di aerei italiani e tedeschi e navi Nato) simulante proprio la penetrazione di aerei nemici nel nostro spazio aereo; non si può comunque ammettere che sia l'Aeronautica a dire «abbiamo visto» o «non abbiamo visto», ma deve essere una autorità imparziale di inchiesta che deve certificarlo, acquisendo ele-

INCHIESTA USTICA

menti oggettivi e assolutamente certi.

Una relazione sul mancato avvistamento del Mig libico da parte dei radar del nostro sistema di difesa aerea è stata acquisita dalla Magistratura solo dopo otto anni dai fatti.

E così si è appreso che in automatico non era stato registrato niente e che una parte della documentazione era andata distrutta in un incendio avvenuto in uno dei centri radar del sistema di difesa aerea qualche tempo dopo.

Ma, come fu per Ustica, anche per il Mig libico si trascurò completamente Martina Franca, cioè proprio il centro in cui confluivano e venivano registrati tutti i movimenti aerei interessanti la difesa. E si trascurò di interrogare il centro della difesa Nato che certamente aveva le informazioni di cui si aveva bisogno.

Il peccato più grande nel caso di Ustica e in quello del Mig non è certo di natura formale o istituzionale. Ma non si può rimanere più a lungo in una situazione normativa così debole e confusa come quella che abbiamo in materia di «inchieste» sugli incidenti che possono capitare agli aereomobili civili e militari.

Le commissioni d'inchiesta (diverse certamente per i due settori, quello civile, e quello militare) debbono essere regolamentate con precisione assoluta, sia nel modo e nei tempi in cui vanno attivate, sia nella garanzia che deve essere loro assicurata affinché niente possa essere sottratto, elaborato, manipolato di ciò che può costituire elemento di prova e di documentazione.

Fin dal primo momento debbono essere indicate le procedure da seguire. Principio assoluto e irrinunciabile è che nessuno deve poter modificare o correggere il quadro che deve essere messo a disposizione degli inquirenti.

In questo momento la Commissione trasporti della Camera e quella dei lavori pubblici del Senato hanno in corso una indagine conoscitiva sulla «sicurezza dei voli». Nel corso delle audizioni il problema della nomina e della composizione delle commissioni d'inchiesta è stato affrontato.

Si sono proposti «albi nazionali» di esperti nei vari settori e si sono suggerite precise regole temporali per le varie fasi dell'insediamento e dell'attività delle commissioni.

Su queste linee la nostra Commissione fortemente concorda.

Le responsabilità vere sono però altre.

La Commissione ha voluto «ricostruire» molto attentamente il particolare momento in cui si verificarono gli eventi del 27 giugno e del 18 luglio 80.

Il Paese e il Governo certamente si trovarono, in quei mesi, nel centro di una situazione di grandi tensioni all'interno (per la particolare violenza del terrorismo e per altri gravissimi eventi) e di gravi crisi internazionali.

Può anche essere accaduto che in un primo momento la perdita di un aereo civile su di una rotta civile normalmente seguita fosse considerata come un incidente, doloroso, ma pur sempre un incidente.

È invece meno accettabile il fatto di non avere avuto reazioni di diversa intensità quando cominciarono ad affluire, nelle settimane successive, informazioni che, comunque, sollevarono dubbi sulle primitive versioni.

Un Ministro della difesa che riceve dal collega dei trasporti (responsabile del settore) l'informazione che ad abbattere l'aereo poteva essere stato un missile, non poteva liquidare l'informazione dicendo che il Ministro dei trasporti era un tipo fantasioso e poco credibile.

È stato dato atto al Ministro dei trasporti, onorevole Formica, di avere poi portato a conoscenza del Parlamento il 17.12.80 la sua valutazione sull'alta probabilità che

l'aereo fosse stato abbattuto da un missile. Già da quel momento, allora, la «pressione» dell'Esecutivo sugli organismi sottostanti, perché questa ipotesi venisse verificata subito e nel modo più deciso, avrebbe dovuto farsi fortissima.

E invece questo non è accaduto.

Bisogna arrivare all'intervento del Presidente Cossiga sul Presidente del Consiglio Craxi nel gennaio 1986, perché tutta la vicenda avesse la dovuta accelerazione.

Il Parlamento poi, con la nomina di questa Commissione, ha portato più avanti ancora l'esigenza di dare risposta ai tanti dubbi emersi fino ad allora.

È sembrato a molti che si sia messo, da parte nostra, un particolare accanimento nell'investigare la responsabilità dell'Aeronautica e della Difesa.

Ora, in nessun momento e da nessun componente della Commissione è mai stata messa in dubbio la «dichiarazione di estraneità» dell'Aeronautica e della Difesa.

Ma il punto non era questo.

Il fatto è che, avendo dichiarato al più alto grado di responsabilità: «non un nostro aereo era in volo su Ustica e non un solo missile manca dai nostri depositi», l'Aeronautica militare ha creduto di potersi chiamare fuori dal gioco.

Da quel momento in poi sarebbe stata a guardare. A tutto avrebbero dovuto pensare Luzzatti e Santacroce.

Ma poteva l'Aeronautica assumere una simile posizione?

Non lo poteva né lo doveva.

L'Aeronautica aveva l'obbligo istituzionale e morale di collaborare al massimo alla ricerca della verità, doveva essere la struttura portante di tutte le inchieste.

Tutto quello che sapeva doveva essere detto. Tutto quello che aveva (di documenti, di prove, ma anche di ipotesi) doveva essere dato.

E se il magistrato, per errore, avesse mancato di chiedere qualcosa, non per questo l'informazione andava trattenuta o negata.

L'ammiraglio Porta, nella sua deposizione del 22.11.89, ha detto che probabilmente l'Aeronautica «prese sottogamba il problema». Per la verità prese sottogamba i suoi doveri di collaborazione.

E fece questo non «dimenticandosi» dello svolgimento delle varie inchieste, ma «interessandosi» attivamente di quanto accadeva. Mai per un solo momento l'Aeronautica si è tirata realmente da parte.

Subito a Martina Franca fece affluire tracciati e dati, li esaminò e ne incamerò le risultanze.

Dalla testimonianza del tenente colonnello Lippolis abbiamo appreso che fin dal giorno dopo il disastro a Martina Franca ci si rese conto che una esplosione era avvenuta nella fila di destra e che la fila di sinistra era stata abbastanza risparmiata. Si avanzò l'ipotesi di una bomba. Ci furono riunioni, ma niente fu portato fuori.

Così andarono avanti a lungo le ipotesi del cedimento strutturale o della collisione con un altro aereo.

Sempre a Martina Franca avvenne lo scambio di favori tra il Sios Aeronautica e il Sismi, in anticipo costante rispetto ai giudici e ai periti.

Nel Centro tecnico dell'Aeronautica di Borgo Piave sono accaduti i fatti assai gravi di cui è stato sopra riferito.

Per riuscire a sapere che un nastro Nadge poteva essere «corretto», togliendo o aggiungendo tracce, la Commissione ha dovuto impiegare molto tempo e rompere una vera e propria cortina di silenzio.

Che validità avevano di conseguenza nastri di cui si era perduto il controllo per 99 giorni?

Mai una informazione è stata data spontaneamente e tempestivamente. L'attività di Siracusa è stata sempre

negata fintanto che non si è dovuto ammettere che senza Siracusa in funzione la Synadex non avrebbe potuto avere luogo a Marsala.

Ma la parte meno accettabile del comportamento dell'Aeronautica è stata la «soppressione» della documentazione di cui era in possesso.

L'Aeronautica era depositaria, fin dalla sera del 27 giugno 1980, di tutta una serie *imponente di documenti di prova*. Una parte di questi documenti fu messa sotto sequestro dalla Magistratura, prima quella di Palermo poi quella di Roma. Ma una parte notevolissima «sfuggì» ai decreti di sequestro.

Una parte sfuggì in un modo che la Magistratura ha ritenuto *doloso* i DAI di Licola tanto che ha incriminato i responsabili di quel centro.

Una parte sfuggì perché l'Aeronautica se ne disfece nonostante sapesse che l'inchiesta era ancora in corso, nascondendosi dietro formali procedure burocratiche che autorizzano la distruzione di documenti di archivio dopo un certo numero di anni o di mesi.

L'Aeronautica aveva invece il dovere di preservare tutta la documentazione, sequestro o non sequestro.

Che questo non sia stato fatto è inaccettabile. L'inchiesta è stata così «svuotata» dall'interno.

La documentazione, finché c'è un'inchiesta e finché si sa che c'è un'inchiesta, non poteva e non doveva essere sottratta o nascosta o distrutta.

Su questo occorre essere chiarissimi.

È certo, comunque, che si deve a questa Commissione se la documentazione *ancora disponibile* è stata individuata, trovata, raccolta. Abbiamo reso disponibile, anche per i magistrati, una massa di documenti e di relazioni che dieci mesi fa non si conoscevano e che per l'esame che noi abbiamo fatto hanno «cominciato a parlare».

Quel che noi abbiamo appreso, per la parte di nostra competenza, ora intendiamo portarlo a conoscenza del Parlamento.

Dovevamo vedere per quali motivi la Magistratura e le Commissioni governative ancora non sono riuscite a «chiudere» né l'inchiesta su Ustica né quella sul Miglibico rinvenuto in Sila.

Crediamo di aver documentato a sufficienza gli ostacoli che sono stati frapposti alle indagini.

Nei mesi che abbiamo dedicato all'inchiesta siamo

sempre stati esposti al rischio di essere arruolati nei due partiti che fin dall'inizio si sono fronteggiati e si fronteggiano tuttora duramente, quello dell'esplosione esterna contro quello dell'esplosione interna.

Noi non ci siamo fatti arruolare.

Questo non significa che non ci interessi *sapere* se l'aereo è caduto perché lo ha colpito un missile o perché è stata fatta scoppiare una bomba al suo interno.

Questo è il grande problema che la Magistratura solo può risolvere. E alla Magistratura, proprio per questo, abbiamo fornito il massimo di collaborazione.

La Commissione ha sempre evitato di sindacare l'operato dei magistrati inquirenti. Sono stati instaurati rapporti di «scambio» di materiale documentale e informativo molto stretti che hanno permesso a entrambe le parti di entrare in possesso di numerosi atti sparsi nelle più diverse sedi o trattenuti o fino ad allora negati.

Va però detto che il modo di condurre l'inchiesta e di controllarne gli sviluppi, trascurando spesso accertamenti rivelatisi poi essenziali, ha più volte lasciato nella Commissione una sensazione di dubbio e di perplessità.

Il rapporto tra magistrati e la Commissione Luzzati non sempre è stato positivo e altrettanto può dirsi del rapporto con gli organi peritali nominati.

Per ultimo è emerso un contrasto, non perfettamente dominato, tra le risultanze della prima perizia e quelle del supplemento di perizia affidato dal magistrato allo stesso collegio.

Anche per tutto questo certezze conclusive sulle cause del disastro non sono state ancora raggiunte.

Comunque, per il mandato che noi abbiamo ricevuto, ben poco cambierebbe nelle valutazioni alle quali siamo tenuti, qualora prevalesses l'una o l'altra posizione.

Entrambe le ipotesi, se provate, esporrebbero alle stesse critiche e agli stessi rilievi i poteri di vigilanza.

È su questo che noi siamo stati chiamati a rispondere e, se lo facciamo ora, prima ancora della chiusura dell'inchiesta della Magistratura, è perché sulla responsabilità dei poteri di vigilanza e delle istituzioni militari non sono rimasti misteri da chiarire, scoperte da fare o perizie da concludere.

Oggi si può cominciare a chiedere conto di quei comportamenti che all'interno della Pubblica amministrazione hanno così a lungo ostacolato la ricerca della verità.

INCHIESTA USTICA

Direttore responsabile: Andrea Monti

USTICA/VERSO LA VERITA' (E C'E' CHI TREMA)

MICHELE GAMBINO

Cinque qualificatissimi esperti del Politecnico di Torino hanno riesaminato uno per uno i reperti del disastro aereo, su cui sta indagando un nuovo magistrato, Rosario Priore. Che cosa hanno scoperto? Sui radar risultano senza equivoci tracce di un altro aereo, che affiancò il DC-9 dell'Itavia; tra i rottami c'era uno strumento di uso militare, che non poteva essere a bordo dell'aereo civile; una macchia d'olio «controcorrente», non provocata dal DC-9, si formò in mare; infine, una centralina danneggiata dimostra che l'impatto avvenne con un missile americano, italiano o francese. E intanto si indaga sull'incidente alla pattuglia acrobatica a Ramstein...

Una centralina elettrica che fornisce utilissime indicazioni, una nuova traccia radar, una macchia d'olio che viaggia controcorrente, un filo color verde militare che sta in un posto in cui non dovrebbe trovarsi.

Undici anni dopo quel 27 giugno del 1980 la tragedia di Ustica continua a riservare colpi di scena. Merito, stavolta, della perizia commissionata a cinque esperti del prestigioso Politecnico di Torino dai familiari delle 81 vittime di quella notte; ma anche colpa dei ritardi, dei silenzi e dei depistaggi che hanno caratterizzato fin qui i comportamenti di magistratura, militari, potere politico.

I cinque periti - i professori Baracchino, Tartaglia, Penta, Camalli e Perona - non avevano il compito di disegnare lo scenario della tragedia, ma quello di esaminare i reperti del DC-9 custoditi nel deposito di Pratica di Mare e di rilevare l'eventuale esistenza di nuovi elementi da sottoporre al dottor Rosario Priore, il magistrato romano che ha dato nuovo impulso alle indagini dopo la fallimentare gestione del suo predecessore, il dottor Bucarelli. Dalla loro perizia, i cui risultati saranno ufficialmente depositati nelle prossime settimane, emergono quattro fatti nuovi, che andranno vagliati e interpretati. Eccoli.

LA CENTRALINA ELETTRICA.

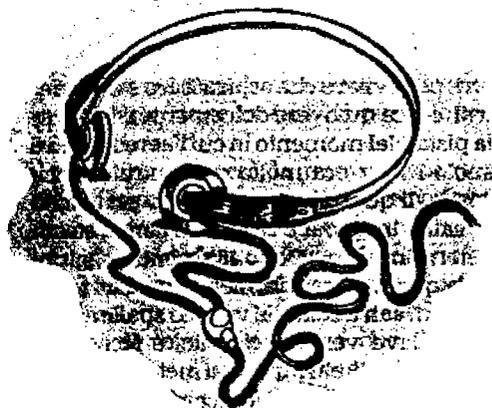
I periti del Politecnico si sono soffermati a lungo su un distributore di energia elettrica, una piccola centralina, posta all'interno della cabina di pilotaggio del DC-9, alle spalle del pilota. La centralina, a cui nessuno sembra aver mai prestato attenzione prima, è stata prelevata in fondo al mare ancora in buone condizioni.

Unico danno visibile la bruciacchiatura di alcuni fili, provocata senza dubbio da un corto circuito. A provocarlo, secondo i periti, può essere stato soltanto un colpo molto ben circoscritto e proveniente dall'esterno. Cade quindi definitivamente la tesi, a lungo sostenuta da militari e servizi segreti, della bomba a bordo.

Cade del tutto la tesi della bomba a bordo

La perizia commissionata ai cinque esperti del Politecnico di Torino dai familiari delle 81 vittime di quella notte, ha rivelato che la centralina elettrica, prelevata in fondo al mare, era in buone condizioni. Unico danno visibile la bruciacchiatura di alcuni fili, provocata senza dubbio da un corto circuito. A provocarlo, secondo i periti, può essere stato soltanto un colpo molto ben circoscritto e proveniente dall'esterno. Cade quindi definitivamente la tesi, a lungo sostenuta da militari e servizi segreti, della bomba a bordo.

Lo scenario della «battaglia aerea»



Ma i periti vanno oltre: un danno così localizzato a loro parere circoscrive il campo delle ipotesi: se si è trattato di un missile esso deve aver montato una testata dalle caratteristiche molto particolari. Gli uomini del Politecnico credono di averla individuata in una «continuous rod», in italiano «traccia continua», che, quando viene lanciata, libera una sorta di catena che si apre in un cerchio irregolare, provocando uno squarcio nella carlinga dell'aereo colpito; testate di questo tipo sono montate soltanto su due missili, gli «Sparrows» e i «Mazurka».

I primi sono in dotazione alle aviazioni di Usa e Italia. I secondi vengono usati abitualmente sui caccia francesi. La seconda ipotesi rivoluziona solo apparentemente lo scenario della «battaglia aerea» svoltosi intorno al DC-9 Itavia. I periti ipotizzano infatti il possibile urto tra la cabina di pilotaggio dell'aereo civile e la pinna stabilizzatrice posteriore di un altro velivolo.

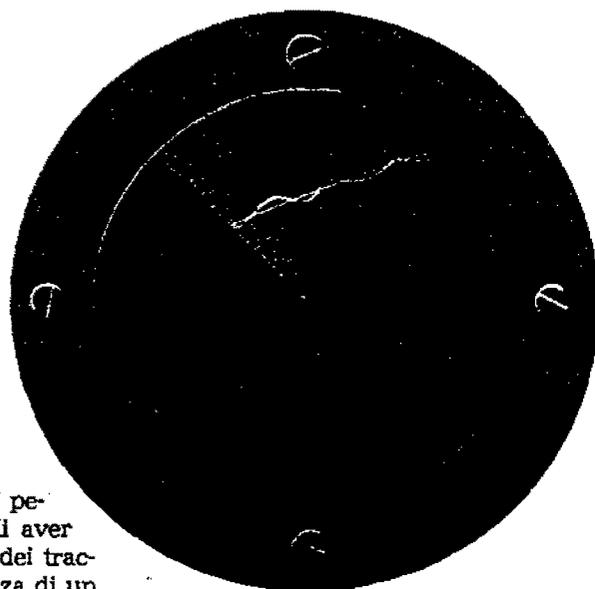
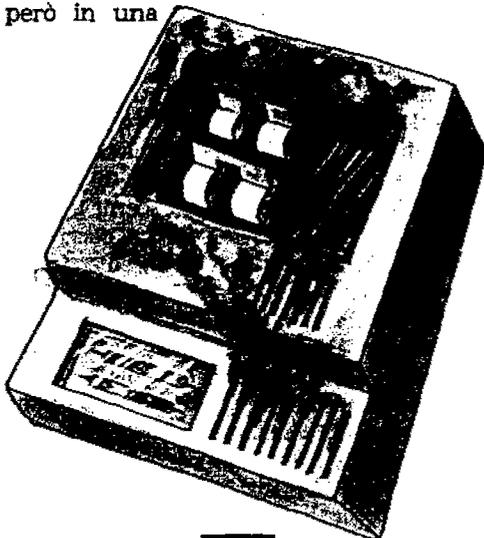
Lo scontro, provocato dall'errata manovra di un aereo militare affiancandosi al DC-9 per sfuggire ai radar, avrebbe provocato la tragedia.

2 IL LARINGOFONO. Incollato ad un tubo dell'ossigeno, probabilmente a causa del calore, i periti hanno scoperto un altro tubicino, del diametro di due centimetri. Si tratta dei resti di un laringofono di color verde militare, un'apparecchiatura radio per la comunicazione con la base a terra che non è in dotazione ai piloti civili. Se si avesse la certezza che il laringofono non apparteneva al comandante Gatti, pilota

del DC-9 Itavia, la sua presenza rafforzerebbe l'ipotesi di uno scontro in volo tra l'aereo civile e un velivolo militare.

3 LA TRACCIA RADAR. I periti torinesi ritengono di aver individuato, dall'esame dei tracciati radar disponibili, la presenza di un aereo che affiancò per un lungo tratto il DC-9 al punto da far quasi coincidere le due tracce. Si tratterebbe quindi di un secondo velivolo attorno all'aereo Itavia dopo quello che fu rilevato dal radar di Poggio Ballone e che attraversa trasversalmente la rotta del volo di linea. Dal suo comportamento si direbbe che esso utilizza il DC-9 per «nascondersi». Ai radar o al terzo aereo?

4 LA MACCHIA D'OLIO. Si tratta dell'elemento più difficile da interpretare, e potrebbe non avere attinenza con la vicenda di Ustica: la notte del 27 giugno un aereo che partecipava alle ricerche del DC-9 avvistò una macchia d'olio galleggiante poco lontano dal punto in cui l'aereo si era inabissato. Rispetto a quel punto la macchia si trovava però in una



QUATTRO NOVITÀ

Uno strumento militare, una traccia radar, una macchia d'olio, una centralina: sono le quattro decisive scoperte della superperizia su Ustica.

posizione innaturale, vale a dire controvento.

Queste le quattro novità che i periti del Politecnico metteranno a disposizione del giudice Priore. Ma i cinque professionisti torinesi hanno lavorato anche sui resti del Mig 23 libico caduto sulla Sila insieme al suo pilota; si tratta dell'aereo che, come ormai sembra quasi certo, cadde la sera del 27 giugno dopo aver avuto un ruolo decisivo nei fatti che si svolsero in cielo tra Ponza e Ustica. Tra i tanti misteri relativi all'aereo libico il più recente riguarda il presunto guasto al motorino di riavvolgimento del nastro contenuto nella «scatola nera» del Mig. Secondo la commissione italo-libica che indagò su quell'episodio l'intoppo avrebbe fatto saltare la registrazione degli ultimi quindici minuti di volo del caccia. Impossibile, quindi, risalire alle cause della caduta.

I periti torinesi che hanno esaminato il nastro lo giudicano «inverosimile». E pensano, pur senza dirlo apertamente, ad una manomissione.

IL VEROSIMILE ROMANZO DI UNA STRAGE VERA DI 11 ANNI FA

ANNIBALE PALOSCIA

La testa di El Fad Nidaz risuonava di ordini che arrivavano ora in francese ora in inglese. Il Mig era pronto al decollo. Il cielo era sereno, il vento moderato a terra e forte alle alte quote. Il libico aveva preso confidenza con i codici Nato che davano al Mig il nome «fishbed». I due motori Tumanski erano già caldi e il momento più importante della sua vita stava per cominciare. Si era autoesaltato in attesa di quell'ora ed era fortemente determinato a compiere l'impresa. L'accurata preparazione aveva accresciuto il suo senso di sicurezza. Ogni particolare era stato studiato a fondo e qualche decisione era stata corretta negli ultimi giorni in seguito a ulteriori osservazioni.

In un primo tempo era stato deciso di armare il Mig con missili aria — aria a raggi infrarossi chiamati in codice Nato sidewinder. Sembrava la soluzione più sicura perché il pilota non doveva far altro che avvicinarsi al bersaglio fino a raggiungere una distanza non superiore alle sei miglia e lanciare i missili. Le prove erano andate bene, ma non si era raggiunta la certezza del risultato. La portata ristretta del raggio di azione, la velocità limitata a 600 metri al secondo, gli effetti imprevedibili della sensibilità degli infrarossi al calore dei raggi solari, avevano fatto prospettare un ventaglio di rischi. L'attacco, invece, doveva dare la garanzia di un'assoluta precisione.

Era stato fatto sperimentare a Nidaz l'impiego di un altro tipo classico di missili, gli sparrow a medio raggio e guida semiattiva, che avevano una gittata maggiore e una velocità più elevata dei sidewinder. Il margine di rischio si riduceva perché il pilota doveva avvicinarsi al bersaglio e dirigere il missile col suo radar. Siccome in quel caso non era prevedibile una risposta armata, l'attacco non presentava difficoltà di esecuzione. Il Tupolev con a bordo Gheddafi sarebbe stato seguito dal radar fin dal suo decollo a Tripoli e Nidaz sarebbe stato messo in condizione di intercettarlo con matematica precisione.

Le prove col missile a guida semiattiva avevano dimostrato che era la soluzione ottimale. Alle ali del Mig erano stati ag-

«Tra qualche istante sarebbe apparsa nello schermo radar del Mig la traccia che il codice indicava come "Zombie"». Così Annibale Paloscia comincia la descrizione della fase finale dell'abbattimento del DC9 nel cielo di Ustica. Il romanzo si chiama «Uccidete Gheddafi» (Newton-Compton editori). Paloscia ricostruisce il complotto occidentale per far fuori Gheddafi, il modo come l'aereo del colonnello libico, avvisato, cambiò rotta, l'attacco del pilotakiller del Mig militare contro l'errato bersaglio (il DC-9), la strage. È andata così, a Ustica?

ganciati due sparrow di fabbricazione sovietica lunghi quattro metri e pesanti duecentocinquanta chili. Gli ordigni contenevano «TNT», un esplosivo usato solo dai russi, che in caso di perizie sui rottami, avrebbe fatto risultare innocenti i missili in dotazione alla alleanza atlantica. Le testate erano del tipo chiamato nel codice Nato «continuos rod»: avevano la capacità di provocare all'aereo colpito squarci in diversi punti della struttura.

Le operazioni di decollo furono seguite da un colonnello che a causa di un'infezione alla tiroide aveva il collo gonfio e gli occhi strabuzzati.

Parlava con voce roca e sputava spesso per la sovraeccitazione provocata dalla malattia. Salutò Nidaz con un abbraccio e gli disse: «Una mezza dozzina di potenze mondiali ti saranno riconoscenti per l'opera di pulizia che farai. Non corri nessun rischio di sbagliare: devi solo rincorrere quell'aereo, dirigere il missile col tuo radar e farglielo esplodere sul muso». Si staccò dall'abbraccio con un «in bocca al lupo, ragazzo!» e col pollice in su, dette il via alle operazioni.

Il libico salì a bordo con un senso di euforia. Dopo aver messo in ordine il quadro dei comandi, chiuse le prese d'aria dei mo-

tori, per evitare che aspirassero sassi o detriti, e fece muovere dolcemente il Mig sulla pista. Nel momento in cui l'aereo lasciò il suolo Nidaz era molto concentrato. Si ricordò di quando aveva battuto un record di salita in quota e manovrò con la stessa determinazione. Dopo 45 secondi raggiunse la quota di tremila metri, con altri venti secondi salì a seimila, voltò le spalle al sole che calava verso occidente, e fece un'ascensione di altri tremila metri. Le informazioni in codice gli indicarono la posizione del Tupolev partito da Tripoli: si tenne pronto a fare una conversione verso sud per inserirsi nell'aerovia Ambra 13 Alfa e incrociarlo.

Gli tornò d'improvviso con struggente intensità l'immagine di Marie France. E come ogni volta, quando l'intimo era dominato dai ricordi delle ore felici trascorse con la ragazza, si consolò della solitudine col pensiero che avrebbe potuto rivederla presto se l'impresa avesse avuto successo. Quel turbamento lo rese ancora più teso e bramoso di colpire la preda.

Guardò le coordinate della sua rotta, gli venne il dubbio che a causa del forte vento in alta quota si fosse spostato un po' troppo a est, e chiamò la base per chiedere se fosse necessaria una correzione.

Sul display del computer che decrittava le comunicazioni in codice apparve il messaggio: «Attento peschereccio Santa Maria, il tonno rompe la rete».

Durante l'addestramento era stata creata una fraseologia convenzionale da usare nel corso dell'operazione: Gheddafi era il tonno e Nidaz il peschereccio, «Romperla rete» significava: «Cambiare rotta».

Il libico chiese le nuove coordinate del Tupolev decollato da Tripoli. Erano già in trasmissione e comparvero dopo un istante sul display. Nidaz comprese immediatamente che si era prodotta una situazione nuova. La traiettoria del bersaglio era invertita: andava da nord a sud. Dopo aver compiuto un'ampia virata da est a ovest il Tupolev tornava indietro.

La spiegazione di quella manovra non poteva essere che una: i servizi segreti avevano ordinato al pilota di rientrare a Tripoli. Ora il Tupolev correva in direzione di Malta, dove in caso di pericolo sarebbe atterrato.

Ora il Tupolev correva in direzione di Malta...

Tripoli. Ora il Tupolev correva in direzione di Malta, dove in caso di pericolo sarebbe atterrato.

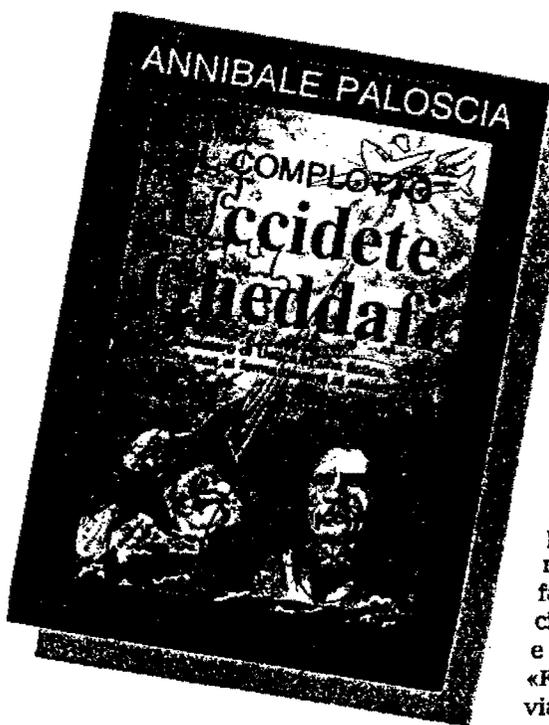
Per portarsi verso la nuova posizione del bersaglio Nidaz completò la rotazione da nord a sud e poi si mise su una traiettoria da ovest a est. La base gli dette subito il riscontro sul display: «Cosi vai bene peschereccio Santa Maria. Ora devi dare un po' di rete». Significava che doveva scendere a una quota più bassa. Nidaz ridusse il livello e la velocità.

Arrivò una nuova comunicazione: «Tutto a posto Santa Maria. Il tonno è stanco di girare nella rete e tra un po' viene in superficie». Voleva dire che tra qualche istante sarebbe apparsa nello schermo radar del Mig la traccia che il codice indicava come «Zombie». Quell'avviso specificava che l'aereo avvistato non apparteneva a un paese della Nato ed era interessato da una operazione tattica delle forze alleate. Nidaz sapeva che nel suo caso gli avrebbe rivelato il bersaglio.

Alle spalle aveva il sole scintillante come un grosso rubino. La visibilità era ancora buona, la forza del vento alla quota di cinquemila metri era diminuita. L'orologio segnava le 20 58' 50".

L'aggressività accumulata e frenata nella lunga preparazione all'impresa esplose con irrefrenabile determinazione nel momento in cui il radar del Mig vide il bersaglio. I segnali sullo schermo indicavano la presenza di un aereo della dimensione di un medio bombardiere o di un aereo civile tipo DC-9. La base lo aveva avvertito che a quell'ora non erano previsti passaggi di aerei di linea in quel corridoio. Si trattava certamente dello «Zombie»: le coordinate della rotta corrispondevano esattamente a quelle della posizione del bersaglio indicata nelle comunicazioni del desk di controllo.

Nidaz si concentrò sulle cinque cose da fare con perfetta sincronia, doveva porsi rispetto al bersaglio in una posizione ortogonale, mantenere una velocità costante di 1200 chilometri l'ora, avvicinarsi fino a sei miglia, lanciare e dirigere il missile col radar per una manciata di secondi, impennarsi subito per salire a quote fuori dalla portata dei radar. Una precau-



IL MISTERO DEL COMPILOTTO

La copertina del romanzo «Uccidete Gheddafi» di Annibale Paloscia.

tro pochi secondi Nidaz avrebbe lanciato il missile. Il bersaglio non sarebbe stato il Tupolev, ma un aereo di linea.

Il colonnello, pazzo di rabbia, gridò agli operatori di dare al pilota del Mig il segnale di manovra errata. Era troppo tardi. Una nuova serie d'impulsi apparve sullo schermo. Il riflesso delle microonde era debole, ma sufficiente a far individuare la traiettoria della traccia: era rettilinea tra la posizione del Mig e quella dell'aereo identificato come «Friendly». Si trattava di un oggetto che viaggiava alla velocità di 700 metri al secondo e che aveva una dimensione equivalente sulla superficie radar a 0,1 metri quadrati. Erano inconfondibilmente i valori di un missile.

La faccia dell'ufficiale, deformata dalla malattia alla tiroide, divenne, per il forte turbamento, ancora più contraffatta: gli occhi sporsero dalle orbite in modo grottesco.

La traccia chiamata in codice «Zombie» era fuori dalla scena di attacco: la rotazione dell'antenna la indicava un po' più a sud. Il Tupolev, scampato all'imbooscata, era in fuga verso Malta.

In quel momento il controllo di Fiumicino autorizzò il pilota del DC-9 a cominciare la discesa verso Palermo. «Quando sei pronto, richiama», fu l'ultimo messaggio sentito dal pilota.

Il maresciallo chiese subito alla torre di controllo di Fiumicino la conferma dell'incidente al DC-9: la ebbe, le ricerche dell'aereo erano già in corso in mare. Allora si precipitò alla consolle e controllò tutti i dati registrati al radar, quelli grezzi e quelli elaborati dall'estrattore. Alle due di notte svegliò il generale responsabile del traffico aereo civile e lo informò del grave sospetto derivato dalla lettura dei tracciati. «Lo scenario è quello classico dell'attacco di un caccia: si è avvicinato con una traiettoria perpendicolare a cinque miglia dal DC-9 e poi è risalito fulmineamente. Le tracce indicano che nello stesso momento la velocità orizzontale dell'aereo di linea si è annullata e la prua

zione quest'ultima che andava presa, comunque, anche se dalle informazioni della base risultava che la zona dell'intercettazione del bersaglio era qualche miglio più a sud rispetto al limite operativo del radar civile.

Nidaz compì le manovre quasi automaticamente, una forte energia interiore gli dette la calma e la lucidità per non compiere alcun errore.

In quel momento alla consolle della base, il colonnello che aveva salutato Nidaz, mandò un grido: «Oh Dio!». E rimase ipnotizzato dalla nuova successione di impulsi che appariva su una fascia dello schermo. Le tracce avevano la stessa ricorrenza e la stessa qualità dei segnali che indicavano la presenza del Tupolev. Anche l'ampiezza della superficie radar interessata era la stessa. Il significato non poteva essere che uno: un altro aereo della dimensione del Tupolev percorreva l'aerovia Ambra 13 Alfa in direzione Nord-Sud. Il radar lo segnalava a circa 120 miglia a sud di Fiumicino, mentre l'aereo libico era un po' più vicino alla Sicilia.

Una terza sequenza di punti luminosi indicava la posizione assunta dal Mig dopo la conversione in direzione Est-Ovest: inequivocabilmente la traiettoria del caccia intercettore formava un angolo retto con quella del secondo aereo apparso sullo schermo radar pochi istanti prima.

Il colonnello si rese conto che la situazione era irrimediabile: non aveva sufficiente tempo per impedire il disastro. En-

UN FILO ROSSO SANGUE TRA USTICA E RAMSTEIN?

MICHELE GAMBINO

Due dei piloti morti nella sciagura di Ramstein, quando gli aerei della pattuglia acrobatica tricolore piombarono addosso alla folla, erano in volo su Ustica la notte in cui fu abbattuto il DC-9 Itavia. C'è un legame tra i due fatti? È questa una delle domande a cui cercherà di rispondere il magistrato che indaga sulla tragedia di Ustica. Un'inchiesta giornalistica, la singolare testimonianza di un sindaco che sapeva molto; e un documento segreto (o fabbricato dai servizi segreti) che «Avvenimenti» è in grado di produrre. Una nuova pista, oppure un ennesimo tentativo di diversione?

Ramstein, domenica 28 agosto 1988. Nella memoria collettiva quel nome e quella data sono legati alla più grave sciagura causata da un gruppo acrobatico militare, e ad alcune immagini ossessivamente trasmesse per televisione: lo spiazzo verde della base militare Usa in territorio tedesco gremita di famiglie col naso per aria; gli Aermacchi con i colori italiani che disegnano in cielo la classica figura del «cardoide»; poi un botto, e una palla di fuoco che investe la folla. Settanta morti e 400 feriti. Tra i primi anche tre dei componenti delle Frecce Tricolori: il capitano Giorgio Alessio, il tenente colonnello Mario Naldini e il colonnello Ivo Nutarelli, il «solista» della squadra; a lui la Commissione militare d'inchiesta composta da rappresentanti di Italia, Stati Uniti e Germania attribuisce l'errore che avrebbe causato la tragedia.

Ma da qualche tempo, tra gli addetti ai lavori, di Ramstein si parla sempre più spesso in relazione ad un'altra tragedia aerea, quella di Ustica. Si tratta di voci che prendono via via consistenza; al punto da aver spinto il sostituto procuratore della Repubblica di Roma Rosario Priore, nuovo titolare dell'inchiesta su Ustica, a mettere in programma per le prossime settimane una trasferta a Ram-

stein.

Tra i due episodi esiste in effetti una relazione: Ivo Nutarelli e Mario Naldini erano in volo per una esercitazione la sera del 27 giugno 1980, quando il DC-9 Itavia con 81 persone a bordo si inabissò al largo di Ustica. Anzi, stando ai documenti di volo di quella sera i due furono gli ultimi a rientrare alla base a bordo del loro caccia F-104, quindici minuti prima dell'abbattimento del DC-9. Scopo ufficiale della loro missione scattare fotografie aeree della prova di lancio di un nuovo missile sui cieli della Sardegna.

La circostanza rimase a lungo sconosciuta. Solo nell'agosto del 1988, dopo aver tirato fuori dal cassetto in cui erano stati a lungo dimenticati i tracciati radar del centro radar di Poggio Ballone, in provincia di Grosseto, il giudice Bucarelli si decise a convocare Nutarelli e Naldini per interrogarli. Ma non ce ne fu il tempo, perché i due morirono a Ramstein.

Recentemente il settimanale berlinese «Bild Tageszeitung» ha stabilito un collegamento tra l'incidente mortale di Ramstein e i misteri di Ustica: secondo la rivista il «solista» delle Frecce Tricolori, Ivo Nutarelli, sarebbe stato ai comandi di un velivolo intenzionalmente manomesso. Soltanto questa ipotesi, secondo la «Tageszeitung», spiegherebbe la serie incre-

dibile di ben cinque manovre grossolanamente sbagliate che causarono la tragedia. Nutarelli, insomma, eliminato perché testimone scomodo di quanto avvenuto otto anni prima a Ustica. Il caso, secondo la ricostruzione del settimanale tedesco, avrebbe dato una mano agli assassini, togliendo di mezzo anche Mario Naldini, l'altro pilota in volo la notte di Ustica. L'inchiesta della «Tageszeitung» cita anche le testimonianze anonime di alcuni componenti delle Frecce Tricolori che concorderebbero con la tesi del sabotaggio.

Vera o falsa che sia, questa ricostruzione coincide in maniera impressionante con un documento pervenuto ad «Avvenimenti» qualche tempo prima delle rivelazioni della «Tageszeitung» e che è stato consegnato alla magistratura per gli accertamenti del caso. Su carta intestata del ministero della Difesa, classificato come «Riservatissimo», il documento contiene l'ordine impartito da un funzionario del ministero a un alto ufficiale, di sopprimere Nutarelli approfittando della manifestazione di Ramstein: tanto la fattura del documento, quanto alcuni errori contenuti in esso, indicano che ci troviamo senza dubbio di fronte ad un falso. Ma chi lo ha fabbricato dimostra una conoscenza della burocrazia ministeriale e

«No, Nutarelli non avrebbe mai sbagliato»

delle questioni militari fuori dal comune

Due le ipotesi che si possono fare intorno al documento (di cui pubblichiamo a fianco una copia «purgata» dei nomi di persone): o si tratta di un tentativo, da parte di ambienti militari, di indirizzare le indagini verso la pista giusta (e in questo caso gli errori servirebbero a non far individuare la fonte), oppure siamo di fronte all'ennesimo depistaggio dei servizi segreti sulla strage di Ustica in un momento in cui le indagini sembrano aver ripreso forza dopo anni di immobilismo.

Di certo c'è che fin dai minuti successivi alla tragedia di Ramstein i compagni di squadriglia di Nutarelli mostrarono di non credere alla tesi dell'errore umano: «Uno sbaglio? Non ce la faccio a crederlo - disse il giorno dopo Ramstein Francesco Tricomi, uno dei componenti della pattuglia acrobatica. In realtà il "cardoide" è una delle figure più semplici di tutto il nostro repertorio. Certo, al pubblico può sembrare difficilissima e complicata, ma noi l'abbiamo fatta centinaia di volte. E abbiamo raggiunto la perfezione».

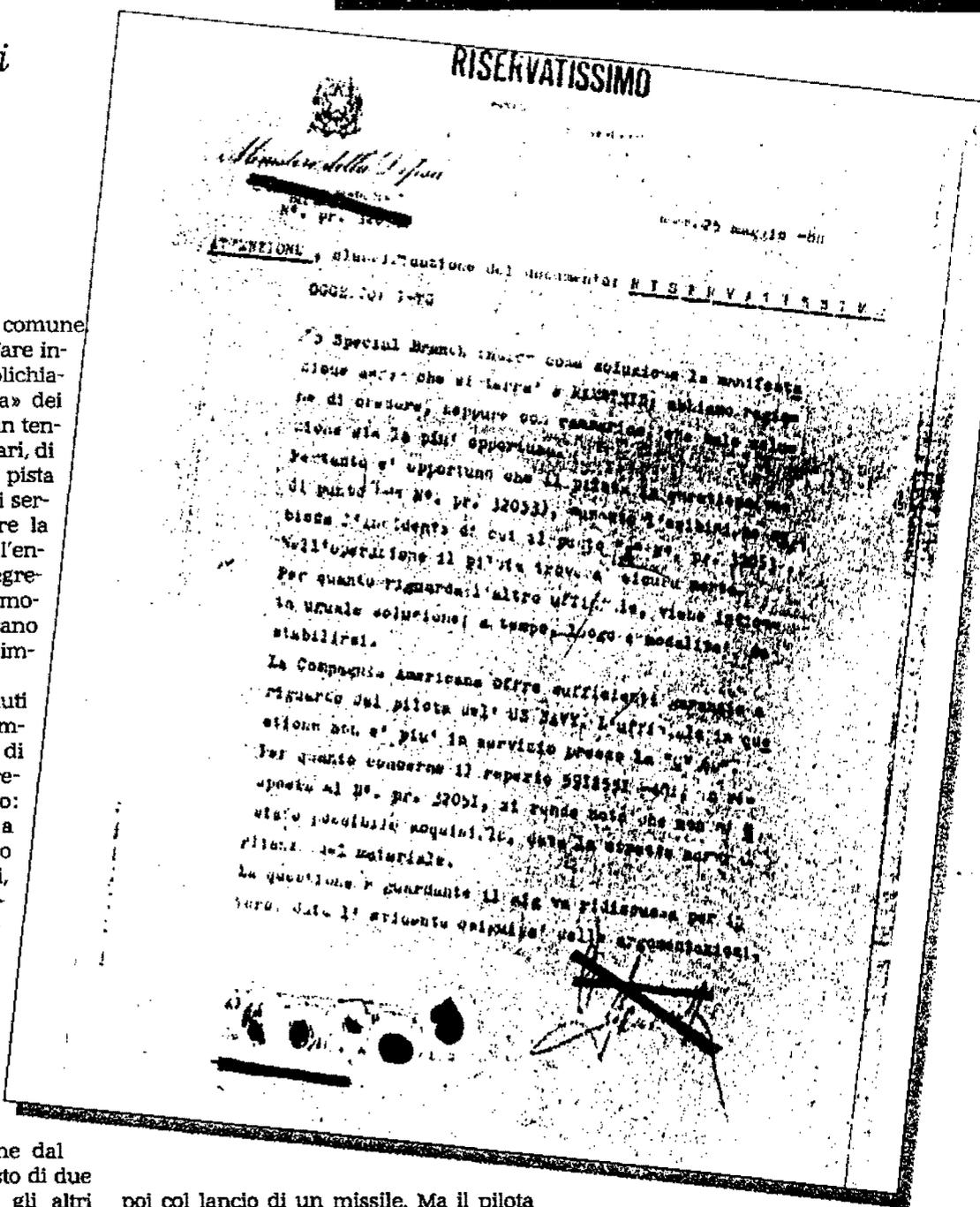
Una tesi, quella dell'errore umano, smentita in parte anche dal tribunale di Udine, che nell'agosto di due anni fa prosciolsse Nutarelli e gli altri componenti delle Frece Tricolori dall'accusa di omicidio colposo facendo cenno ad «altre circostanze casuali» che potrebbero aver determinato l'incidente.

Ad allmentare i dubbi c'è anche una vecchia storia, una delle tante contenute tra gli atti dell'inchiesta su Ustica: non molto tempo dopo l'abbattimento del DC-9 il sindaco di Grosseto, Giovanni Finetti, raccolse da militari della Vam (Vigilanza aeronautica militare) la voce su una missione compiuta la sera del 27 giugno 1980 da due F104 partiti dalla base toscana. I due avrebbero avuto l'ordine di inseguire e abbattere un Mig libico; uno dei due aerei italiani, sempre secondo il racconto di Finetti, avrebbe tentato di colpire il Mig prima con un cannoncino e

poi col lancio di un missile. Ma il pilota straniero sarebbe riuscito a evitare l'abbattimento con una impennata; e al suo posto sarebbe stato colpito il DC-9 Itavia. Una versione dei fatti che il sindaco Finetti non potrà mai confermare, essendo morto sette anni fa in un incidente stradale. Così come non potrà più testimoniare il tenente Cori, radarista di Poggio Balzone, che la notte della tragedia di Ustica telefonò ai suoi colleghi del radar di Marsala per sapere se anche loro, come lui, avessero visto un DC-9 in discesa sul cielo di Ustica. Il tenente è morto di infarto a 32 anni. Ma l'elenco dei testimoni - veri o presunti - che avrebbero potuto dire qualcosa su Ustica e che sono scomparsi in incidenti o suicidi non si esaurisce qui. Gli F-104 di Ivo Nutarelli e Mario Naldi-

Ecco il documento pervenuto ad «Avvenimenti». Si tratta di un depistaggio?

ni erano fra quella decina di aerei da guerra che scorrazzavano la sera del 27 giugno sui cieli italiani? Hanno preso parte alla battaglia aerea che si sviluppò, con modalità ancora non chiarite, intorno al «Tupolev» sul quale viaggiava il leader libico Gheddafi, e che finì per coinvolgere un volo civile? Ci fu quella notte un complotto per uccidere Gheddafi? Chi vi prese parte? Quale fu il ruolo del Mig libico ritrovato tra i monti della Sila? Tutte domande, undici anni dopo quel 27 giugno, ancora senza risposta.



MISTERI II TRA ITALIA E STATI UNITI

USTICA/ L'INCHIESTA DELLE SEI VERGOGNE

ALFREDO GALASSO

Per quali ragioni l'indagine giudiziaria fu trasferita a Roma da Palermo? Perché gli uomini dell'Aeronautica, teoricamente imputabili, hanno invece maneggiato le prove in qualità di «esperti»? Perché sono state ignorate le testimonianze? Come mai il relitto non è stato recuperato subito? E perché l'operazione fu sospesa a metà? Su che basi fu archiviato l'episodio del Mig libico? È ormai provato che il Dc 9 di Ustica fu abbattuto nel corso di un'operazione militare. Perché tace la Nato? Dopo le ultime scoperte sottomarine uno dei legali delle vittime ricostruisce le manifeste vergogne dell'inchiesta, e accu-

Il motore di un missile in dotazione alla Marina italiana e Usa è stato fotografato accanto ad altri pezzi del Dc 9 lasciati in fondo al mare dal giudice Bucarelli. La società Ifremer a suo tempo incaricata del recupero del relitto risulta collegata, in una nota del Sismi, con i servizi segreti francesi. Secondo alcuni periti la «scatola nera» del Dc 9, che è stata ritrovata (sembra) soltanto ora, non può essersi staccata accidentalmente dall'alloggiamento. Stando alla relazione ufficiale della commissione italo-libica, il Mig (libico?) è caduto dove e quando non poteva cadere. La strage di Ustica continua ad essere una vergogna di Stato.

Il 27 giugno 1980, alle nove della sera, nel cielo del basso Tirreno, 81 persone — uomini, donne e bambini — sono andati incontro alla morte per alcuni lunghi minuti a bordo di un aereo Dc 9 Itavia

squarciato, che si avvitava verso il mare. Questa è l'unica verità incontestata e incontestabile. Anch'essa sarebbe caduta nell'oblio se non ci fosse stata la volontà testarda dei familiari delle vittime (una delle categorie di cittadini più scomoda in questa Repubblica), di un gruppo di intellettuali riuniti nel «Comitato per la verità su Ustica», di alcuni giornalisti e di qualche parlamentare, che hanno incalzato i pubblici poteri e hanno mantenuta viva l'attenzione della gente comune. Anche questa è una verità incontestabile, che va ribadita perché fa capire di che stoffa è fatta la nostra democrazia.

Il susseguirsi periodico di colpi di scena rischia di appannare un'altra verità: il Dc 9 in volo di linea fra Bologna e Palermo è stato colpito da un ordigno militare. L'ostinazione, degna di miglior causa, con la quale alti ufficiali delle Forze armate, soprattutto dell'Aeronautica, hanno tentato di contrastare l'evidenza di

questa verità non ha sortito l'effetto desiderato; ma ha ostacolato, impacciato e talvolta addirittura deviato il corso delle indagini e l'individuazione delle responsabilità. Di fronte alla clamorosa scoperta degli ultimi giorni, la prudenza dei legali di parte civile e dei magistrati inquirenti è dunque assolutamente doverosa. Resta il fatto che la ricerca e il recupero in corso nella fossa del Tirreno confermano la gravità delle disfunzioni colpevoli, delle omissioni ingiustificabili, delle manipolazioni delle prove da parte di comandanti e ufficiali dell'Aeronautica militare e del Sios che ad essa fa capo. E rivelano ciò che è, innanzi tutto, la vicenda di Ustica: uno scandalo giudiziario intollerabile in un ordinamento democratico. Provo a elencarne i dati più rilevanti.

1. Non c'è uno straccio di motivazione, giuridicamente accettabile, in base alla quale si intenda perché l'inchiesta giudiziaria, nel giro di due setti-

mane, è stata «richiamata» dalla Procura di Palermo a quella di Roma.

2. Per alcuni anni l'inchiesta giudiziaria si è intrecciata con l'inchiesta amministrativa (la cosiddetta commissione Luzzatto), determinando un vero e proprio caos nell'istruttoria. Esperti e ufficiali dell'Aeronautica militare, che per ovvie ragioni avrebbero dovuto star fuori quanto meno dalle indagini giudiziarie, sono entrati e usciti dappertutto; hanno potuto disporre di documenti e reperti facendo perfino esperimenti definiti «distruttivi» di elementi di prova. (Qualcuno di questi esperti è oggi perito di fiducia degli imputati con l'autorizzazione del ministro della Difesa).

3. I documenti decisivi per le indagini (nastri, libri delle registrazioni, ordini di servizio e via dicendo) e le deposizioni dei testi-chiave, in primo luogo gli addetti ai centri radar di Marsala e Licola, non sono stati acquisiti nell'imme-

diatezza del fatto. Inoltre, solo la presenza delle parti civili all'interrogatorio degli imputati ha consentito di far emergere contraddizioni evidenti come quella tra la dichiarazione del maresciallo Carico di aver visto venir giù il Dc 9 e la dichiarazione di altri imputati che lo avevano negato. I giudici Santacroce e Bucarelli avevano queste dichiarazioni da tempo nel cassetto e non se n'erano accorti!

4. La (prima) consulenza tecnica, quella che ha accertato che l'aereo era stato abbattuto da un missile, è stata disposta alla fine del 1984, dopo oltre quattro anni dalla strage.

Lo stesso ritardo si registra nell'incarico di procedere al (primo) recupero del relitto in fondo al mare.

5. Le operazioni di recupero sono state sospese quando ancora mancava più del 50% della superficie dell'aereo e non era stata ritrovata la «scatola nera».

6. L'episodio del Mig ritrovato in Sila è stato archiviato senza che fossero svolti gli accertamenti necessari, oggi in corso. Non voglio avanzare alcun sospetto sull'andamento di questa istruttoria. Dico solo che è intollerabile che dopo dieci anni di indagini, che sono costati miliardi allo Stato e sofferenza infinita ai familiari delle vittime, i magistrati subentrati ai precedenti siano stati costretti a ricominciare da capo, in una situazione complicata e forse per alcuni versi pregiudicata.

Ci sono, beninteso, altri aspetti e altre responsabilità nella strage di Ustica oltre il versante giudiziario. La Commissione parlamentare sulle stragi, finalmente attivata dopo anni di sollecitazioni e denunce da parte dei soliti «irriducibili», ha acquisito numerosi elementi e indicato precise responsabilità di ordine politico e istituzionale. Ma che cosa si aspetta ancora per trarne le conseguenze di ordine amministrativo e politico? Mi limito a ricordare, ancora una volta, qualche elementare verità. È impossibile che un disastro aereo non lasci tracce registrate,

che un'operazione militare qual'è quella che certamente ha coinvolto il Dc 9 Itavia, non sia documentata da nessuna parte, che i centri di controllo radar dell'Am e della Nato non forniscano una lettura chiara dei movimenti in mare e in cielo in un dato giorno e in una data ora. È impossibile che nessuno sappia ciò che è accaduto, nello spazio di mare e di cielo intorno a Ustica, alle ore 20.59.38 del 27 giugno 1980.

E se per un attimo volessimo credere all'impossibile dovremmo concludere che i vertici militari e politici, nel nostro paese, sono inerti e irresponsabili, incapaci di salvaguardare l'incolumità dei cittadini.

Ma noi sappiamo che i vertici militari e politici fanno. Sanno che il basso Tirreno è da tempo un vero e proprio poligono nel quale si svolgono esercitazioni e operazioni di guerra da parte di forze armate italiane e straniere. Nessuno tra loro ha mai comunicato dopo la strage di Ustica e le altre sfiorate in questi anni quali limiti e controlli sono posti a tutela della sicurezza del nostro cielo, della nostra terra, del nostro mare. La stessa opposizione democratica appare debole e svagata. Anche questa è una verità.

E non ci si venga a dire che ogni Stato fa quel che gli pare negli spazi extraterritoriali. Nessuno Stato, salvo il nostro, consente che sotto l'ombrello formale della extraterritorialità o del Patto atlantico sia messa a repentaglio la vita della propria gente. Il sacro dovere di difendere la Patria viene invocato per magnificare la guerra nel Golfo o addirittura l'operazione Gladio, mai per chiedere conto dell'abbattimento di un aereo civile.

La strage di Ustica dimostra che la cosiddetta ragion di Stato, per i nostri governanti, conta molto di più dei diritti e delle libertà fondamentali dei cittadini. Ma che abbiano almeno il coraggio di dirlo e di spiegarci qual'è questa ragion di Stato. ■

«NON VI FATE PRENDERE IN CASTAGNA» RACCOMANDO' IL COLONNELLO

L'ufficiale di servizio dell'«Air Traffic Control Center» segnala «parecchio traffico americano» nella zona. «Non vi fate prendere in castagna a sparare nominativi di navi», ammonisce un colonnello. Ora Cossiga dice «mi hanno ingannato», ma «non ricorda» chi lo ingannò. Pubblichiamo questi verbali, per rinfrescare la memoria agli smemorati...

Dopo undici anni si ricomincia daccapo a fare indagini per appurare quali navi da guerra navigavano nel Tirreno, tra Ponza e Ustica, quando il DC9 dell'Itavia venne giù alle 20,56 del 27 giugno 1980. Erano navi americane, come dicevano le prime segnalazioni arrivate all'aeronautica militare italiana, oppure francesi, e per quale motivo s'affrettarono a dileguarsi, anziché precipitarsi al soccorso? Solo ora l'inchiesta giudiziaria, passata nelle mani del giudice Priore, può cercare qualche spiraglio di verità fra le trascrizioni delle telefonate tra i vari enti dell'aeronautica che si attivarono appena gli schermi radar rappresentarono la tragedia dell'aereo civile partito da Bologna con 77 passeggeri e 4 membri di equipaggio, diretto a Palermo. Non si trova cenno di attenzione, per documenti così importanti, fra gli atti dei precedenti giudici e delle commissioni d'inchiesta amministrative e governative. Qualche pezzetto delle trascrizioni pubblicato dai giornali ha confermato l'interesse dei dati ignorati per così gran tempo.

Dai brani più ampi, pubblicati su «Avvenimenti», con utili indicazioni di nomi e sigle (vedi scheda di pag. 93), emerge con grande evidenza che alcune informazioni e alcune supposizioni sul disastro, circolate quella sera tra gli operatori dell'aeronautica militare addetti ai radar e alle attività di soccorso, non furono approfondite, senza un plausibile motivo, anzi con inspiegabile trascuratezza, se non per dolo. Per qualche ora il soccorso aereo ritenne possibile che il DC9 civile, forse danneggiato da una collisione con un aereo militare e persi i contatti radio, fosse riuscito ad ammarare fra Ponza e Ustica. Furono visti dei razzi bianchi che alimentarono questa illusione finché fu accertato che avevano un'altra origine. L'Air Traffic Control Center, l'apparato della regione aerea centrale che controlla il traffico aereo, era sicuro che in quella zona navigasse una portaerei americana con la consueta scia di navi scorta. Furono fatti dei tentativi per chiedere l'assistenza della portaerei ma i comandi americani risposero che la «Sara-

ANNIBALE PALOSCIA

Annibale Paloscia è autore di un libro («Uccidete Gheddafi») che — sotto la forma del romanzo-verità — ha ricostruito e anticipato il terrificante scenario dell'abbattimento del Dc9 dell'Itavia che sta oggi emergendo dalle registrazioni in possesso dei giudici. A Paloscia abbiamo chiesto di commentare i drammatici dialoghi di cui forniamo la documentazione integrale

toga» non si trovava lì ma era all'ancora nel porto di Napoli.

È possibile che gli operatori dell'Air Traffic Control Center quella sera abbiano scambiato qualche altra nave per la gigantesca «Saratoga», ma non si trattava certamente di un peschereccio o di un trasporto civile: era una grossa nave da guerra di un paese alleato, probabilmente affiancata da unità di appoggio, e se non era americana, poteva essere della

Francia, che, in quel periodo, aveva una marina molto attiva nel Tirreno e nel canale di Sicilia per le turbolenze che, con epicentro Tripoli, s'irraggiavano in tutto il Nordafrica. Soprattutto la situazione in Libia motivava la particolare intensità del traffico di aerei e navi della Nato. Gheddafi da qualche mese era in difficoltà. Era il momento più alto della sua sfida agli americani e ai francesi. I suoi sostenitori avevano bruciato l'ambasciata americana al Cairo; i suoi petrodollari avevano finanziato la guerra del partito antifrancesce nel Ciad e avevano sobillato in Tunisia tentativi di rovesciamento del governo amico della Francia. Gli Egiziani

avevano ammassato le truppe al confine della Libia. Nel suo stesso paese Gheddafi doveva affrontare una sedizione e la radio francese dava notizia che era rimasto ferito in un attentato. E la sera di quel 27 giugno il leader libico, ferito o no, volava su un «Tupolev» (in sezione radar di misura uguale a quella del DC9) verso Varsavia, notizia che negli scambi di messaggi tra i centri radar italiani appena affiora, ma che qualche giorno fa ha avuto la conferma dell'ambasciatore libico in Italia, il quale ha anche rivelato che a un certo punto l'aereo presidenziale libico tornò indietro precipitosamente perché aerei della Nato si erano alzati per abbatterlo. Forse c'era in cielo per dare la caccia al Tupolev di Gheddafi anche un Mig, che non veniva certo dalla Libia, ma assai più realisticamente da una base Nato: pare che spunti tra gli accertamenti del giudice Priore un Mig atterrato due mesi prima a Sigonella con a bordo un fuoriuscito libico.

Con questo quadro si accorda perfettamente la segnalazione del «parecchio traffico aereo americano nella zona» al momento dell'incidente, diramata, come si legge nelle trascrizioni, alle 22,45 dall'ufficiale di servizio dell'ACC (è la sigla dell'Air Traffic Control Center). L'informazione è raccolta dal coordinamento aereo di Martina Franca, l'importante apparato della Puglia dove affluiscono tutte le informazioni riguardanti lo spazio aereo dell'Italia meridionale. Gli ufficiali avanzano la richiesta di chiarimenti ai comandi Usa e all'ambasciata. Tra le prime ipotesi fatte nel bunker di Martina Franca c'è quella della collisione tra il DC9 dell'Itavia e un aereo militare americano. Ne parla lo stesso comandante di Martina Franca, il colonnello Mangani, identificabile nelle trascrizioni con l'uomo che telefona al tenente Smelzo alle 23,40, corrispondenti all'ora aeronautica 21,40 Zulù. Smelzo lo avverte che le informazioni della Riv (Regione Informazioni Volo) confermano la presenza di traffico americano in quella zona. Mangani fa l'ipotesi della collisione, ma raccomanda: «Non vi fate prendere in castagna a sparare nominativi di navi, di roba.» Nulla di quanto temuto da Mangani accade nei successivi dieci anni.

Quella stessa notte i capi dell'aeronautica militare si arroccano sull'ipotesi che il DC9 sia precipitato per un cedimento strutturale provocato da forti vibrazioni: i dati sono vaghi e poco credibili, ma ultraconvincenti per il ministro della Difesa, che è Lagorio, e per il presidente del Consiglio che è Cossiga, il quale ora insiste che vuole giustizia, ma non ricorda da chi fu depistato. Con questo quadro si accordano gli incongruenti e menzogneri

vuoti negli avvistamenti dei radar di Trapani, che non confermano i segnali di un aereo da guerra vicino al DC9 dell'Itavia risultanti dai tracciati del radar che controlla il volo civile. E si accorda la strana cecità, che si ripete per il Mig caduto in Sila, di tutti gli apparati, compreso quello della Saratoga, integrati nel Nadge, il sicurissimo ombrello radar della Nato che vigila sui cieli d'Europa dalla Norvegia alla Turchia e lungo tutto il lato sud del Mediterraneo. ■

ISTRUZIONI PER LA LETTURA

1) Gli orari indicati col codice Zulù devono essere posticipati di due ore.

2) La conversazione delle 20,25 del 27-6-80 Zulù avviene tra il tenente Smelzo del Centro Operativo Regionale di Martina Franca e il maresciallo Berardi della sala operativa dello Stato Maggiore dell'Aeronautica.

3) La conversazione delle 20,31 Zulù si svolge tra il capitano Trombetta del Soccorso Aereo di Ciampino e un operatore del settore elicotteri.

4) La conversazione delle 21,40 Zulù avviene tra il tenente Smelzo del Centro Operativo di Martina Franca e il suo comandante, il colonnello Romolo Mangani, che telefona da fuori.

5) La conversazione delle 21,45 Zulù avviene fra tre operatori del Centro di Martina Franca.

6) La conversazione delle 6,17 del 28/6 avviene tra il colonnello Romolo Mangani, comandante del Centro operativo di Martina Franca e il più alto ufficiale alle sue dipendenze, il tenente colonnello Lippolis.

7) Le sigle più ricorrenti sono: Riv (Regione informazioni volo di Roma); ACC della Riv (Air Traffic Control Center - Controllo centrale del traffico aereo); RSC (Rescue Service Center - Centro Soccorsi); RCC (Rescue Coordination Center - Coordinamento Soccorsi).

DIALOGHI NELLA NOTTE MALEDETTA

Le voci: i controllori di volo del Centro di Ciampino; i militari del Centro operativo di Martina Franca; gli uomini della Sala operativa dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. Di che parlano?

Di «aerei non identificati», di «portaerei», di «ambasciata americana», di «rischio giornalisti»... Ecco le trascrizioni — in parte inedite — del frenetico scambio d'informazioni su Ustica, prima che si alzasse il muro di gomma

«In zona d'incidente aerei americani»

Ore 20,25/Z(ulù) del 27-6-1980

Mentre viene composto il numero da uno degli interlocutori del dialogo che segue, dall'interno si sente: (Un uomo) - l'Acc... comunica ufficiale Acc che... in zona di incidente si... (inc.) traffico aereo americano... ed, si... (incomprensibile), ambasciata, ambasciata per notizie (inc.) ufficiale ACC... Rs... ufficiale ACC ad RSC Ciampino, parecchio traffico, però è di quelli non... c'è...).

«Figuriamoci se lo sa lo Stato Maggiore»

Ore 20,25/Z del 27-6-1980

Conversazione tra Smelzo (S) e Maresciallo Berardi (B).

B - Pronto?

S - Tenente Smelzo da Martina Soccorso, con chi parlo?

B - Maresciallo Berardi.

S - Salve Maresciallo: ci sta l'Ufficiale?

B - Eh, guardi, dica a me per cortesia, non cerchiamo sempre l'ufficiale.

S - Cioè no, perché è una cosa abbastanza seria.

B - E perché io mica mi metto a ridere quando mi dite...

S - Benissimo, è caduto un Dc 9... pronto?

B - Sì, dica, dica.

S - È caduto un Dc 9 lungo la rotta che porta da Bologna a Palermo...

B - Sì, noi già stavamo in allerta per questo qui.

S - Ultimo punto noto sembra che sia 40,00 nord 13 e 20 est.

B - Un attimo che chiamano da 700 posti, un attimo, eh.

S - Sì.

B - (verso l'interno: Ti richiamo io, Ciampino, scusa un attimo... Ciampino richiamo io, scusa).

B - Allora, dica, è caduto, chi gliel'ha detto che è caduto?

S - Pronto?... Punto... punto stimato 40,00 nord 13 e 20 est.

B - 40 nord 13 e 00 est?

S - 13 e 20 est.

B - 13 e 20... questo è il punto dove è caduto?

S - Sì... cioè, no il punto dove è caduto, l'ultimo punto noto.

B - Eh, a lei chi gliel'ha detto che è caduto?

S - Guardi questo qui doveva atterrare già alle 9 e 13 su Palermo.

B - Sì, queste notizie io ce l'ho tutte quante, lei mi ha detto che è caduto, chi gliel'ha detto?

S - Eh, io penso che sia caduto.

B - Ah, ecco pensa...

S - No, ma le mie supposizioni sono... sono abbastanza serie, non sono...

B - Pure le nostre purtroppo. Uno cerca sempre di sperare che non sia così, se lei mi dice, io devo fare delle comunicazioni, se lei mi dice che è caduto io devo dire che è caduto.

S - Guardi, questo qui l'ultimo contatto l'ha dato alle 20,56...

B - ...Sì.

S - Poi non si è visto più.

B - Sì, sì.

S - Benissimo, un'altra cosa.

B - Sì.

S - L'ufficiale dell'ACC di Roma...

B - Eh...

S - Mi ha detto che in zona c'era del traffico militare americano... Ora io vorrei sapere se c'è qualche portaerei, perché in tal caso...

B - Se c'è la portaerei deve saperlo Martina Franca.

S - Cioè perché se così è... noi mandiamo, chiediamo l'intervento degli americani.

B - Ho capito, dicevo se c'è la portaerei in zona...

S - Eh...

B - Deve saperlo Martina Franca perché c'ha i radar nella zona.

S - Martina Franca non lo sa se c'è la portaerei in zona (verso l'interno: lo sai tu?).

B - E figuriamoci se lo sa lo Stato Maggiore!

S - Eh?

B - E più di loro non lo sa nessuno.
S - Guardi... Senti, qui non c'è... Noi non lo sappiamo se c'è, ce l'ha detto l'ACC di Bri... di Roma.
B - No lei, la sala operativa del Soc di Martina.
S - Non lo sa, non lo sa, non ha con-

Dunque Weststar mi ha negato l'esistenza di portaerei in zona...

trollato niente.

B - Però deve sapere se c'è la portaerei in zona.

S - Qui non lo sanno (verso l'interno: eh, (inc.) sai se c'è la portaerei in quella zona?)... no, non sa niente.

B - E nemmeno noi.

S - Voi non lo sapete?

B - Come facciamo a sapere se c'è la portaerei lì?

S - Vabbè, che ne so, voi siete lo Stato Maggiore, centro operativo.

B - Eh...

S - Vabbè, non lo sapete...?!

B - No.

S - Vabbè, allora io vi ho informato soltanto di questo, adesso faccio altre telefonate, arrivederci.

B - Eh, pronto?

S - Sì.

B - Io volevo sapere, lei mi ha detto è caduto, è caduto o no?... Se è caduto mi deve dire chi le ha dato l'informazione.

S - Guardi, queste sono... supposizioni che io sto facendo, miliardi di...

B - E vabbè, ma la supposizione teniamocela da parte.

S - Va bene, senta, allora io adesso agisco come pe... come meglio penso io e mi accolgo tutte le responsabilità... perché non è che posso andare sul posto a vedere se ci sono i cadaveri e poi dire effettivamente è caduto, va bene?...

«E già comincia a far giorno, capito?»

Ore 20,31/Z del 27-6-1980

(Mentre formano il numero parlano all'interno dell'organizzazione degli elicotteri). Conversazione tra un operatore dell'organizzazione (U) e Trombetta (T).

T - Pronto?

U - Ciao Trombetta, che numero c'ha la Riv di Roma?

T - La Riv?

U - Sì.

T - Esatto, eventualmente avvicendiamo solo questi mezzi.

U - Tu dici che siano suffi-

cienti?

T - Guarda la zona la copri tutta.
U - Benissimo... va bene allora.
T - E eventualmente i prossimi che avvicende... che si avvicenderanno gli allargheremo la zona.
U - Sì.
T - E nello stesso tempo già comincia a far giorno, capito?
U - Cioè allargheremo la zona anche in funzione delle condizioni meteo.
T - Esatto.
U - Vabbè, Toni, ci sentiamo.
T - Ciao.
U - Ciao.

«Altre navi stanno partendo da Napoli»

Ore 21,40/Z del 27-6-1980

Conversazione tra Smelzo (S)
e il Comandante (Mangani) (M).

S - Pronto?

M - Sono il Comandante, buonasera.

S - Buonasera Comandante, Tenente Smelzo.

M - Allora Smelzo, niente?

S - Niente comanda, c'abbiamo un elicottero SH 3D che sta tornando indietro per avverse condizioni meteo.

M - Perché che succede, piove lì?

S - Eh... sì, praticamente sì, ha trovato...

M - Brutto.

S - Buriana.

M - Buriana addirittura?!

S - Sì, poi allora abbiamo 2HH 3F nella zona superiore e un Atlantic nella zona inferiore che copre, c'abbiamo pronto un altri... due Atlantic per dare il cambio, c'abbiamo altri mezzi navali che stanno partendo sia da Napoli che da Palermo, due fregate con elicotteri a bordo che stanno per partì da Napoli, appena riescono a trovare tutta la gente (apposto)... poi un'altra cosa, ci incominciano a telefonare giornalisti, possiamo dare notizie o no?

M - Ma mi sembra che... la, la radio abbia dato quelle, quasi tutto quello che sapevate voi, quindi... ditegli che si rivolgano alle prefetture che non rompano le scatole, va...

S - Alle prefetture, va bene, perché da Bari poi gli dicono di rivolgersi a noi, quindi è un palleggiamento continuo.

M - Eh, a Bari li alla...

S - Alla (legione)

M - Voi state zitti, non di... non dite granché certa gente poi si monta la testa... piuttosto dite che si rivolgano a Bari, all'ufficio lì, come si chiama a quel dottore dai...

S - Vabbè, noi diamo soltanto notizie generali come già detto prima.

M - Esatto... capito, piuttosto una co-

sa, non sapete mica la... la Saratoga, dov'è?

S - Ecco, ci siamo informati anche di questo particolare... Eh... da, come si chiama dal Weststar e dal Soc e cioè... e anche da Bagnoli.

M - Eh...

S - Ci hanno escluso nel modo più assoluto che si trovasse in quella zona, mentre il personale della R... della Riv di Roma...

M - Sì?

S - Aveva sentito traffico americano in quella zona.

M - Eh... vabbè, fate accertare se non ci fosse stato qualche (pallaccione) che si è scontrato, eh... eh!

S - Eh... sì, queste comunque so' cose abbastanza delicate, noi facciamo quello che è possibile, non penso che me lo vengano a dire a me, al limite.

M - Ma... ma Weststar può fare una...

S - Sì, questo sì, posso sollecitare Weststar.

M - Eh sì.

S - Questo sì, è cosa che io farò, perché...

M - Sì.

S - Prima abbiamo già fatto un'azione in tal senso e ci hanno risposto in modo negativo. Un'altra cosa, sta per

venì anche il colonnello Lippolis che viene a dare una mano.

M - Ok va bene, grazie.

S - Nient'altro Comandante, eh arrivederci.

M - Però mi raccomando, le informazioni via Bari, o via... via al (inc), eh... le date al Cosma laggiù, quelle che... non vi fate prendere in castagna a sparare nominativi di navi, di roba...

S - No, no, no, assolutamente: io già ne ho liquidato uno, insomma, appunto, volevo anche il suo punto di vista per saperne, per avere, diciamo, conforto, così.

M - No, no, no, niente, niente, poi... cominciano a montare. Piuttosto riparlare con Weststar e dite di questo... di questa incongruenza fra la Riv e la risposta di prima.

S - Va bene, comandante.

M - Ok, grazie.

S - Arrivederla.

«Non è che un americano s'è scontrato con l'Itavia?»

Ore 21,45/Z del 27-6-1980

Compongono varie volte il numero di telefono, nessuno risponde. Durante il segnale di libero si sente all'interno la seguente conversazione tra tre uomini (U - U1 - U2):

U - Senti, verrà il colonnello Lippolis?

U1 - Sì.

U - No, questo vabbè, io devo dire a lui, ha detto il generale di informarsi con Weststar se c'è...

U2 - Ho capito, portaerei americana, traffico americano.

U - Lui dice non è che c'è stato qualche americano che si sia scontrato con l'Itavia?

U2 - Lui mi ha detto, ho chiamato Weststar, ho chiamato (inc.) sia portaerei che traffico di altra natura americano non ci sta, dice i radar nostri non hanno visto, in tutto il pomeriggio (inc.) non hanno visto (inc.).

U - E no, perché la Riv di Roma l'ha visti.

U2 - C'è stato un velivolo americano che ha decollato da... c'è un velivolo americano che è decollato da Catania ma dopo (inc.).

U - Dopo (inc.), vabbè, tutto qui insomma, mi aveva detto di fare un'altro tentativo, però se tu mi a...

U2 - Vogliamo chiedere a Sigonella se dicono che ci sta qualche altra cosa?

U - Sì, sì, sì, sì...

«Localizzato il punto di caduta»

Ore 21,47/Z del 27-6-1980

Compongono varie volte il numero di telefono, nessuno risponde. Dall'interno si sente un uomo, impegnato in un'altra conversazione che dice: Localizzato il punto di caduta 50,55 nautical mile nord Ustica, notizia data da Compa-Mare Palermo.

«O, qui è sparito un aereo!»

Ore 21,54/Z del 27-6-1980

Conversazione tra Trombetta (T), un uomo (U) e Smelzo (S).

U - Soccorso?

T - (inc.)

U - Pronto?

T - Smelzo per piacere.

U - Chi è?... Chi è?

T - Trombetta.

U - Un attimo che sta parlando con i Carabinieri di Palermo, eh.

S - Toni, dimmi.

T - Senti un po', sei riuscito a senti qualcosa per gli americani?

S - Dunque, Weststar mi ha negato l'esistenza di portaerei in zona.

T - Quindi non esiste traffico militare in quella zona...

S - Così sembra...

T - O, qui è sparito un aereo!

S - E chi è?

T - Eh, è sparito un aereo perché quello non ha... Ne ha detto A, B, C e nemmeno ha messo la radiolina di emergenza.

S - Chi è?

T - Eh, sempre quello de... questo qui del DC 9.

S - È sparito?

T - Eh, è sparito, due so' le cose: o è esploso in volo o qualcuno se lo sta a portà a spasso per il mondo.

S - Dirottamento?

T - È un ipotesi, eh.

A 37mila piedi un aereo viaggiava parallelo a pochi minuti di distanza

S - Ho capito...

T - Marsala, potresti interessare Marsala per vedere se loro hanno visto del traffico strano eccetera nel, col loro radar?

S - Senti, ho interessato da...

T - E (inc.) da parte degli americani lungo quella fascia non c'era niente?!

S - Sì.

T - Eh?

S - Sì, un'altra cosa.

T - Eh.

S - Ho interessato i Carabinieri di Palermo.

T - Sì.

S - Per trovare, dato che non riesco a parlare con Palermo per vedere di sensibilizzare la torre a trovare l'Hh, a trovare Gip 4 per l'Hh.

T - Perché non lo voleva trovà?

S - No, perché la torre non riesce a

contattarla.

T - Ah, va bene.

S - Va bene.

T - Ok.

«O è esploso per qualche cosa che...»

Ore 6,17/Z del 28-6-1980

Conversazione tra Lippolis (L) e Mangani (M).

L - Lippolis.

M - Eh, Lippolis, so' Mangani.

L - Ah, Buongiorno comandante.

M - Buongiorno, che c'è le stesse novità della radio.

L - Ci sono state delle battute radar strane però riguardavano un altro

velivolo tutte cose che so' state eliminate, ora il problema è questo, questo ha dato un riporto chiaro per radio ad una certa ora, dopodiché è stato battuto dalla nostra difesa e questo è accertato.

M - Però.

L - Ha avuto tre battute radar confermate dalla nostra difesa aerea, e infatti è proprio vicino all'ultima di queste battute che... un po' più avanti che c'è 'sta macchia oleosa.

M - No, no, perché io ti ho detto... io escluderei tutto tranne le puttante cioè o è esploso per qualcosa che...

L - Non c'è altra possibilità.

M - O si sono incrociati in due...

L - Apposta non ci sono altre...

M - Appunto è questo che bisognava accertare.

L - Sì, (inc.) non c'è stato traffico, l'altro traffico battuto dalla Rita... l'altro traffico battuto è il traffico a 47 mila... a 37 mila piedi che viaggiava parallelo a questo a pochi minuti di distanza.

M - A proposito lui ha detto... ha abbassato quota per il... per il vento, a che quota è sceso?

L - No, no lui ha camminato a 260.

M - A 260. ■