

Un nuovo inquietante episodio va ad allungare la lista delle strane coincidenze legate alle indagini sulla strage del Dc9

Scippata la relazione sul radar di Ustica

Il «colpo» è stato messo a segno a Roma, da uno sconosciuto, ai danni di un esperto svedese
Un giallo l'assassinio di Bruxelles: rimessi in libertà i tre nordafricani fermati dopo il delitto

ROMA — C'era un portafoglio sparito. Ma è stato ritrovato. C'erano tre nordafricani fermati dalla polizia. Ma sono stati rilasciati. Diventa più esile la pista della tentata rapina e torna invece a galla, fortissimo, il sospetto che a monte del dell'assassinio dell'ex generale Roberto Boemio, *area manager* della Alenia e «testimone chiave» nell'inchiesta sulla strage di Ustica, si nasconda qualcosa di molto diverso. Un sospetto che adesso sembra prendere corpo anche nell'interesse con cui gli investigatori italiani seguono gli sviluppi dell'indagine condotta a Bruxelles dal giudice Guy Laffineur. Che solo ieri sarebbe stato messo al corrente del coinvolgimento diretto di Boemio nell'*affaire* Ustica. Come dello scippo della relazione e dei dischetti del computer di cui è rimasto vittima uno dei superperiti del giudice istruttore Rosario Priore, lo svedese Gunno Gunnvall. Il fatto è avvenuto otto giorni fa e la Digos è alle prese con l'identikit del «distinto signore» che, dopo essersi rivolto a Gunnvall con una scusa, gli ha strappato di mano la valigetta ed è scomparso.

Coincidenze, forse. E d'altronde l'inchiesta sulla strage di Ustica di coincidenze è piena. Piena di incidenti stradali e suicidi, infarti, omicidi, furti, rapine. Morti sospette. E quella dell'ex generale Roberto Boemio si aggiunge alla lista. Secondo le prime ricostruzioni, sembrava che l'assassinio del generale fosse il tragico risultato d'un tentativo di rapina. Anche se una strana rapina, visto che sei ore prima di finire a coltellate Boemio gli assassini avevano rubato un'auto so-

stituendone la targa con un'altra, rubata.

Poi s'era detto che a Boemio era stato portato via il portafoglio. Che invece i familiari hanno ritrovato ieri, nella abitazione di Bruxelles. E il giudice Guy Laffineur ha infine rimesso in libertà i tre nordafricani fermati dalla polizia, che li aveva bloccati su una Ford Escort identica a quella utilizzata dagli assassini per fuggire. Dunque, il delitto di Bruxelles rimane un mistero. Con molti sospetti.

Boemio, nel 1980 capo di stato maggiore della Terza regione aerea (Bari), era stato ascoltato dal giudice Priore due anni fa. Alla vigilia dell'incriminazione per «alto tradimento» del vertice dell'Aeronautica militare all'epoca della strage. Non a caso, infatti, il suo nome compare tra i riscontri di molte delle contestazioni fatte ai generali accusati di aver coperto informazioni essenziali sulla notte del 27 giugno 1980. Perché da lui, in linea gerarchica, dipendevano direttamente il Terzo Roc di Martinafranca con le basi

della Difesa aerea di Marsala e Licola, coinvolte nell'allarme per la presenza di caccia non identificati nel cielo di Ustica e di una portaerei in navigazione nel Tirreno al momento dell'esplosione del DC9 Itavia. E non solo. Boemio s'era occupato anche del Mig libico precipitato sulla Sila 22

giorni dopo la strage. Si era recato sul posto ed era in contatto con il capo della Commissione mista italo-libica (il generale Ferracuti, oggi ad-

detto militare a Washington) che rese ufficiale la tesi traballante e inverosimile di Tripoli sull'incidente provocato da un malore del pilota.

Due anni fa, il generale Boemio aveva lasciato con buon anticipo l'Aeronautica. Si trovava già a Bruxelles e c'è rimasto. Ma come *area manager* della Alenia, trattando commesse per la Nato, occupandosi di apparati e componenti radar per il sistema integrato dell'Alleanza (Nadge). La stessa specialità di cui si occupa Gunno Gunnvall, responsabile dell'ufficio di analisi radar del ministero della Difesa svedese e superperito d'ufficio del giudice Priore. Gunnvall era arrivato a Roma mercoledì mattina per partecipare al vertice di tutti gli esperti tecnici italiani e stranieri che indagano sulla strage previsto per il giorno successivo. A Fiumicino ha preso la metropolitana, fino alla stazione Ostiense.

Quindi si è trovato sul nastro che porta i passeggeri al parcheggio dei taxi. E qui, proprio sul nastro, è stato avvicinato da un «distinto signore» che gli ha chiesto una informazione, poi ha afferrato la sua valigetta con la relazione e alcuni dischetti per il computer e con un balzo ha scavalcato la barriera del nastro per dileguarsi sotto gli occhi di decine di passeggeri. Lavoro «sporco» ma perfetto, non c'è che dire.

Naturalmente, Gunnvall ha una copia di tutto. Ma il punto non è questo. Il punto è che lo scippatore distinto e loquace ha in mano tutte le informazioni sull'analisi radar che da 13 anni è al centro di un duro braccio di ferro tra chi nega la presenza di almeno due caccia sconosciuti accanto al DC9 (i militari-periti del-

l'Aeronautica) e chi invece la afferma con assoluta certezza (i docenti del Politecnico, periti di parte civile). Coincidenze, si dirà. E intanto, a caccia di qualche prova che le possa finalmente smontare come tali, il giudice Priore torna oggi alla base di Grosseto assieme ai Pm Salvi e Roselli. Obiettivo: ricostruire nomi, posizioni e ruoli dei militari che la notte del 27 giugno 1980 si trovavano dentro l'aeroporto. Mentre sono già 46 i giorni di ritardo accumulati dalla Francia nel rispondere alle sei richieste di rogatoria italiane sulla strage. Il ministro della Difesa, Pierre Joxe, aveva promesso al suo collega italiano, Salvo Andò, che per il 30 novembre avrebbe fornito un segnale positivo e concreto di disponibilità. Avrebbe insomma concesso ai giudici italiani di andare a Parigi. Ma Andò ancora attende, come Priore, come tutti...

Andrea Purgatori

RE DELLA SERA

☆☆☆

121 - Telef. da Milano 6339 - Intercom. (02) 6353 - Indirizzo teleg. CORSERA - Telex 310031 - SEDE DI ROMA 00100: Via Tomacelli, 160 - Tel. (06) 686.021 - PUBBLICITÀ RCS Pubblicità S.p.A. - 20124 MILANO - Via Vespucci 2 - Telef. (02) 6280.1

EZZI DI VENDITA ALL'ESTERO: Australia \$ A. 3,5; Austria Sc. 28; Belgio F.B. 75; Canada \$ C. 2,5; Canada West Coast \$ C. 3; Cipro £ Cipro 1,20; Danimarca Kr. 15; Egitto E.P. 7; Etiopia Birr. 5,50; Finlandia Fmk 10; Francia F. 12; Germania D.M. 3,50; Grecia Dr. 420; Inghilterra Lg. 1,30; Jugoslavia Din. 1; Libano L.L. 25,00; Libia Dirh 360; Lussemburgo F.L. 80; Malta Centes 32; Monaco P. F. 12; Norvegia Kr. 15; Olanda Fl. 4; Portogallo Esc. 330; Spagna Ptas 1; Sud Africa R. 7,68; Svezia Kr. 15; Svizzera Fr. 2,80; Svizzera Tic. Fr. 2,50; U.R.S.S. Cop. — U.S.A. \$ 2,25; U.S.A. West Coast \$ 2,50; Venezuela Bs. —

TARIFE PUBBLICITARIE (più IVA) - A MODULO: Commerciale nazionale ferialte L. 1.050.000, domenica o posizione prestabilita L. 1.260.000, domenica più posizione prestabilita L. 1.512.000; Finanziaria L. 1.100.000; Legale e sanitaria L. 900.000; Ricerche di personale L. 900.000 - PER PAROLA: Necrologie L. 7.500; Adesioni al fuffo L. 14.000. Servizio detatura telefonica supplemento 20%. Piccola pubblicità: vedere pag. interne. C.C. Postale RCS Pubblicità: 45901204. Edizione romana (S.P.E., via G.B. Vico 9, telefono 06-3696); commerciale e modulo: ferialte L. 91.300 - festivo L. 104.500; occasionale fer. L. 99.000 - festivo L. 115.500 - propaganda fer. L. 104.500 - festivo L. 121.000

I giudici ipotizzano un complotto dell'Aeronautica che ha nascosto al governo la verità sulla strage

Ustica, processo ai generali

Tredici avvisi di garanzia: attentato a organi costituzionali

ROMA — «Aquila» nella tempesta. Nove generali e quattro alti ufficiali dell'Aeronautica sono da ieri al centro dell'inchiesta sulla strage di Ustica. Gravissimi i reati contestati dal giudice istruttore Rosario Priore nelle 13 comunicazioni giudiziarie notificate anche al governo: dall'«attentato contro gli organi costituzionali» all'«alto tradimento», dalla soppressione di prove al falso. Tutto il vertice dell'Arma azzurra del 1980 è sotto inchiesta. Tra gli inquisiti i due ex capi di Stato maggiore Bartolucci e Pisano.

Rino Formica, allora ministro dei Trasporti, commenta: «L'Aeronautica non ebbe un atteggiamento limpido nei confronti del governo». Invece l'ex ministro della Difesa Zanone dice: «Non ho dubbi sulla collaborazione dei vertici militari».

Cianca, Pinna, Purgatori e Tuccf a pagina 4

IL MISTERO DEI PANNI SPORCHI

di GIOVANNI RABONI

Sì, non c'è dubbio: la notizia è di quelle cui l'aggettivo «clamorosa», nella sua bonaria genericità, si adatta alla perfezione. Nove generali inquisiti in un colpo solo non sono pochi davvero, anche se il numero rischia di sfigurare un po' rispetto a quello degli anni trascorsi o lasciati trascorrere inutilmente, senza inquisizioni né acquisizioni di sorta.

E il reato al quale fanno riferimento le comunicazioni emesse dal giudice di Roma possiede per di più (accanto o in aggiunta al fascino dell'inedito, della novità assoluta per queste scene) un vago sapore «belle époque»: attentato all'attività del governo, alto tradimen-

to... Un cultore di vecchie memorie potrebbe persino provarne qualche ebbrezza, sentirsi in un clima — tutto sommato rassicurante, con l'aria che tira — da Affaire Dreyfus...

Quello che riesce un po' più difficile è, disgraziatamente, crederci. Non mi riferisco — Dio me ne guardi — alla fondatezza del sospetto, dell'accusa; se il giudice Priore si è deciso a una mossa tanto «clamorosa» ha di sicuro le sue buone, credibilissime ragioni e convinzioni. Ciò a cui mi sembra difficile credere non è che le cose stiano così, ma che stiano *soltanto* così; che quei nove generali, arrivati assai presumibilmente al culmine della carrie-

ra e alle soglie della pensione, abbiano deciso fra loro e soltanto fra loro — senza richieste o pressioni, senza avalli o promesse di copertura da parte di nessuno — un crimine di questa gravità.

E perché, poi? Per evitare una brutta figura all'Aeronautica? Per cercare di lavare in famiglia i panni sporchi di sangue dell'abbattimento del DC-9? Diciamo la verità: se così fosse, la spiegazione del mistero di Ustica risulterebbe più misteriosa dello stesso mistero.

Ma siamo, evidentemente, solo all'inizio di questo nuovo capitolo; e non c'è ragione per non sperare che le comunica-

CONTINUA A PAGINA 4

LA STRAGE DEL DC9 / Sotto inchiesta nove generali: alto tradimento, questa l'ipotesi di reato contestata

Ustica, le «Aquile» nella tempesta

Rognoni: il governo interverrà.

Il capo di Stato maggiore va da Cossiga

ROMA — «Aquile» nella tempesta, di nuovo. E un altro giorno cupo per l'Aeronautica italiana, forse il più cupo nei dodici anni trascorsi dalla strage di Ustica. Praticamente tutto il vertice militare che nel 1980 era alla testa dell'arma azzurra è ormai ufficialmente macchiato dal gravissimo sospetto d'aver tradito le istituzioni, coperto i responsabili dell'esplosione del DC9 Itavia, nascosto al governo ed anche alla presidenza della Repubblica le prove di quanto accadde quella sera del 27 giugno nel cielo del Tirreno. Tredici gli avvisi di garanzia che il giudice istruttore Rosario Priore e i suoi Pm Roselli e Salvi hanno recapitato a 9 generali e 4 colonnelli. I provvedimenti sono stati firmati alla fine di dicembre, dopo il rientro dei magistrati da una trasferta negli Usa.

A quattro generali (l'ex capo di Stato maggiore Lamberto Bartolucci, l'ex sottocapo Franco Ferri, l'ex capo del Sios Zeno Tascio e l'ex capo del III Reparto operazionali Corrado Melillo) sono stati recapitati altrettanti avvisi di garanzia nei quali si ipotizza il reato di «attentato contro gli organi costituzionali» (289 del vecchio codice di procedura penale), che punisce «con la reclusione non inferiore ai dieci anni» chiunque commetta «un fatto diretto ad impedire, in tutto o in parte, anche temporaneamente al presidente della Repubblica o al Governo l'esercizio delle attribuzioni o delle prerogative conferite dalla legge» e con inoltre l'aggravante, prevista dall'arti-

colo 77 del codice militare, di «alto tradimento».

Per altri 5 generali (cioè l'ex capo di Stato maggiore Franco Pisano e i suoi collaboratori Russo, Zauli, Muzzarelli e Cavatorta) le comunicazioni si riferiscono ai reati di omissione, soppressione di atti e falso, in relazione all'inchiesta interna all'Aeronautica

ordinata nel 1989 da Zanone, allora ministro della Difesa. L'elenco delle comunicazioni giudiziarie già inviate comprende un colonnello, Claudio Coltelli, e un tenente colonnello, Adriano Piccioni, che nel 1980 collaboravano col capo del servizio informazioni dell'arma azzurra, il generale Zeno Tascio; un altro uf-

ficiale che nel 1980 era in servizio al centro radar di Licola, il colonnello Ernesto De Angelis; e l'ex capocentro del Sismi di Firenze, colonnello Federico Mannucci Benincasa, già inquisito durante le inchieste sulla strage di Bologna e la P2.

E' stato il ministro della Difesa Rognoni a dare la prima notizia sulle co-

municazioni decise da Priore. Lo ha fatto ieri mattina in apertura di seduta della commissione Stragi. Ed ha subito chiesto e ottenuto un rinvio, per discutere in sede di governo le decisioni da prendere. Martedì, accompagnato dal maggiore dei carabinieri Bianchini, il giudice si era infatti recato a Palazzo

Chigi per notificare al governo la lista dei provvedimenti presi. Dei 13 ufficiali dell'elenco, solo 4 sono ancora in servizio: Tascio, Muzzarelli, Coltelli e Piccioni. Gli altri sono andati in congedo nel corso degli anni ed alcuni ricoprono oggi incarichi di prestigio, come il generale Bartolucci: presidente del Circa (il cui ca-

pitale è detenuto dalle industrie del settore aerospaziale) ma anche consigliere di amministrazione dell'Alitalia (gruppo Iri).

Se la via imboccata dai magistrati si concretizzerà nelle prossime settimane in una serie di incriminazioni, ciò non potrà che confermare quanto già oggi la qualità

e la quantità delle comunicazioni lasciano intuire: che Priore, Salvi e Roselli sospettano l'esistenza di un complotto tutto militare ed al più alto livello delle forze armate italiane per nascondere al potere politico (presidente del Consiglio era Cossiga) la verità sulla strage. Ieri sera, il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica in carica, Stelio Nardini, è stato ricevuto al Quirinale dal capo dello Stato. Nello stesso momento le agenzie di stampa diffondevano una breve nota dello Stato maggiore sulle clamorose novità giudiziarie.

«Profonda sofferenza» ma «fiducia» nel lavoro dei giudici, niente risposte a «polemiche» o «attacchi», certezza che alla fine si arriverà a un «giusto processo secondo diritto» e un fermo appoggio dell'arma a tutti gli inquisiti: «A questi uomini l'Aeronautica militare è vicina e solidale». Questo dice la nota dello Stato maggiore. Che naturalmente si scontra con la dura posizione della parte civile (Galasso, Garraffa, Gamberini, Marini, Ferrucci, Franco e Marco Di Maria), secondo cui alla «soddisfazione» per questi provvedimenti che contribuiscono a smascherare «manipolazioni e depistaggi», si unisce l'auspicio che «anche il governo voglia immediatamente intervenire nel processo».

Dopo 12 anni si cominciano dunque a scorgere all'orizzonte la sagome di chi copri e devio. Quanto ci vorrà adesso per sapere anche chi e come provocò l'esplosione del DC9 Itavia?

Andrea Purgatori

Bonfietti: troppi anni di silenzi

BOLOGNA — «Le comunicazioni giudiziarie del giudice Priore confermano ancora una volta quello che da molto tempo andiamo sostenendo: che nei cieli di Ustica si è svolto un episodio di guerra aerea che ha spezzato la vita a 81 innocenti e che si è fatto di tutto da parte di settori dello Stato per nascondere questa tragica verità». Lo ha affermato Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione parenti vittime della strage di Ustica.

«Certamente è motivo di soddisfazione cominciare a vedere un giudice che con il suo

impegno imbocca la via dell'accertamento delle responsabilità, ma non si può dimenticare che troppi a tutti i livelli hanno accettato anni e anni di indugi, di omissioni.

«Gli attuali vertici dell'Aeronautica, che evidentemente non hanno responsabilità dirette, hanno preferito finora tenere un comportamento corporativo, non capendo che la migliore difesa dell'onorabilità dell'arma sarebbe stato un comportamento pronto alla più completa collaborazione per il raggiungimento della verità».

Incontro notturno di Cossiga con lo Stato maggiore dell'arma azzurra mentre arrivano le prime ammissioni sui contatti con gli americani

Ustica, nove generali sono incriminati

Si aggrava la posizione degli alti ufficiali che guidarono l'Aeronautica nell'80 e nell'89
Accuse di attentato agli organi costituzionali, falsificazione di atti e alto tradimento

ROMA — Non sono provvedimenti di garanzia ma vere e proprie incriminazioni quelle che in queste ore hanno raggiunto i nove generali dell'Aeronautica militare italiana, accusati di reati che vanno dall'attentato contro organi costituzionali alla «falsificazione o sottrazione di atti o documenti concernenti la sicurezza dello Stato», dall'«abuso di ufficio» alla «falsa testimonianza», dal «favoreggiamento» al «concorso formale». E in quattro casi con l'aggravante, prevista dal codice militare di pace, dell'«alto tradimento». La situazione dunque cambia e in peggio. Sotto accusa nell'ambito dell'indagine sulla strage di Ustica sono finiti gli interi vertici dell'arma azzurra del 1980 e del 1989: le gestioni Bartolucci e Pisano.

Le decisioni adottate dal giudice istruttore Rosario Priore e dal suo Pm, Salvi e Roselli, indicano ormai che la ricerca della verità sull'esplosione del DC9 Itavia e sulle coperture successive alla strage punta a dimostrare responsabilità anche ai livelli più alti delle Forze armate. E per la prima volta nella storia dell'Italia repubblicana si parla apertamente di «alto tradimento» in relazione a comportamenti criminosi di ufficiali che ricoprivano incarichi di indiscutibile prestigio e delicatezza. La sensazione è che questi siano provvedimenti che segnano l'avvio d'una fase dagli sviluppi imprevedibili.

Non a caso durante la giornata di ieri si sono intrecciate voci di prese di posizione da parte del governo nei confronti degli imputati eccellenti dell'arma azzurra (soprattutto per i 4 ancora in servizio), che il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Cristofori si è poi affrettato a definire premature. Mentre circolava con insistenza anche una indiscrezione, non confermata, secondo cui l'affaire Ustica era stato al centro del colloquio tra il capo dello Stato e Craxi al Quirinale. Infine, sorprendendo tutti e senza che nulla trapelasse sul significato della sua visita, Cossiga s'è recato alle 20 al palazzo dell'Aeronautica, dove

per 40 minuti ha incontrato l'intero stato maggiore dell'arma azzurra.

Cosa sta accadendo? Una delle ipotesi che si fanno strada è che il giudice Priore abbia raccolto elementi tali da poter stabilire che il gruppo di generali che all'epoca della strage guidava l'Aeronautica nascose qualcosa di più che non semplici carte, tracciati radar, nastri e contatti con le forze armate di altri Paesi. Ad esempio, potrebbe essere affiorata qualche prova su una attività di aerei militari italiani nello stesso momento della strage. Un fatto che in questi 12 anni è sempre stato negato da tutti i governi ma su precise indicazioni dei nostri stati maggiori. Ecco dunque che in questa eventualità si spiegherebbe meglio la qualità del reato di attentato contro organi costituzionali per cui gli alti ufficiali sono stati incriminati.

Ministri e presidenti del Consiglio avrebbero in sostanza mentito ripetutamente perché mai messi al corrente di almeno un particolare che, pur senza collegare direttamente l'arma azzurra alla strage, ci avrebbe però indirettamente coinvolti nel pasticcio di quel terribile 27 giugno 1980. Se non altro come «testimoni», che è poi il termine sibillino usato dall'ex capo di stato maggiore della Difesa, ammiraglio Mario Porta, durante la famosa sfuriata del dicembre 1988 all'Accademia di Pozzuoli. Si tratta soltanto di ipotesi, eppure qualcosa di più consistente sembra proprio che ci sia. E il lavoro senza sosta degli ultimi giorni nel bunker dei magistrati lo confermerebbe nei fatti.

Intanto, ecco che affiorano altri pezzi di verità. Ormai si sa con certezza che la sera della strage dal centro radar di Ciampino, alcuni ufficiali dell'Aeronautica tentarono

di mettersi ripetutamente in contatto con l'ambasciata americana a Roma. Erano preoccupatissimi non solo per la presenza di aerei militari della Us Navy nella zona dell'esplosione del DC9 ma sospettavano addirittura una collisione tra il nostro jet e un caccia. Provarono a contattare l'interno 550 della ambasciata ma senza successo, poi tentarono un collegamento con la base USA di Sigonella. Tutto questo sta venendo fuori solo oggi, 12 anni dopo la strage. E non è poco.

Andrea Purgatori

Ma le «aquile» non parlano

ROMA — «Il mio stato d'animo? E' immaginabile». Il generale Lamberto Bartolucci, capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica nei giorni di Ustica, è oggi un militare in pensione.

Occupava un posto nel consiglio di amministrazione dell'Alitalia, ha 68 anni. E forse pensava che nessuno gli avrebbe mai telefonato per sapere cosa si prova ad essere sospettati di alto tradimento.

E' laconico ma cortese, il generale. «Sì, ho ricevuto la comunicazione giudiziaria. No, non sono ancora stato ufficialmente convocato dal giudice». Poi, prima di riattaccare, un guizzo di cortesia vecchio stampo (o forse di ironia): «la ringrazio dell'interessamento».

Lamberto Bartolucci è l'unico con il quale sia possibile scambiare due battute: il resto è un muro di segreterie telefoniche, impossibile da valicare. Registrosioni dalle quali non si può attendere alcuna risposta.

Il generale Zeno Tascio, all'epoca della tragedia del Dc9 di Ustica comandante del servizio informazioni dell'Aeronautica, vive fuori città, a Vittoria. E non c'è, non risponde. Inutile lasciare messaggi: il generale non richiama.

Non c'è nemmeno Franco Pisano, 62 anni, sardo, ex comandante della pattuglia acrobatica delle Frecce Tricolori, ex addetto militare a Saigon, ex capo di Stato maggiore dell'Aeronautica dall'86 al '90. «E' fuori Roma e non è rintracciabile», risponde una gentile voce di donna. Gentile ma irremovibile.

Ha cambiato casa Corrado Melillo, che in quel giugno '80 era responsabile del reparto operazioni dello Stato maggiore.

E infine ha la segreteria innestata anche Giovanni Cavatorta, uno dei tre membri della commissione d'inchiesta interna dell'Aeronautica incaricata di indagare su Ustica.

Lo scoop del TG5, le smentite

MILANO — La tragedia di Ustica e la strage di Bologna collegate da un unico depistaggio? La notizia è stata annunciata dal neonato Tg 5 ma dagli inquirenti sono venute soltanto smentite. Secondo il giornalista Andrea Pampanara le indagini condotte dal giudice Priore avrebbero accertato che il colonnello dei carabinieri Federigo Mannucci Benincasa sarebbe responsabile di uno dei tentativi di ostacolare l'inchiesta. Per il giornalista l'ufficiale, capocentro del Sismi a Firenze, sarebbe stato l'autore di una telefonata di rivendicazione dei Nar, un gruppo di estrema destra, arrivata al centralino del Corriere della Sera il 28 giugno 1980, all'indomani della tragedia del Dc9.

«Il colonnello — ha proseguito Pampanara — un anno dopo, presentandosi con il falso nome di capitano Manfredi, diede inizio, presso i magistrati dell'ufficio istruzione di Bologna, ad una vera e propria opera di depistaggio sulla strage di Bologna del 2 agosto 1980».

Ma la comunicazione emessa dal giudice nei confronti del colonnello Federigo Mannucci Benincasa riguarda un episodio del 22 luglio 1981 e che quindi non può essere collegato alla telefonata dei Nar. Allo stesso tempo l'ufficiale è stato scagionato da ogni addebito circa interferenze nelle indagini sulla strage della stazione.

Da parte sua il colonnello dei carabinieri ha detto di aver appreso con profonda indignazione di essere stato incluso tra le persone accusate di alto tradimento e attentato all'attività del governo. Benincasa ha definito tali notizie false e gravemente lesive del suo onore di ufficiale dell'Arma e precisato che la comunicazione giudiziaria emessa nei suoi confronti «attiene a pretesi dubbi sull'autenticità di documenti sui quali ho già chiesto di fornire al giudice al più presto decisivi chiarimenti».

GIUSTIZIA / Dalla sera della tragedia agli ultimi mesi: l'operazione di copertura che è divenuta «complotto del silenzio»

Undici anni di falsi e manipolazioni

Pagina per pagina, l'atto d'accusa contro i generali nelle ventuno cartelle dei giudici

DELLA SERA
15 MAGGIO 1992

ROMA — L'elenco delle falsificazioni e delle manipolazioni, delle distruzioni di documenti e di telex, ordini di servizio e nastri, messaggi e informative sull'esplosione del DC9 nel cielo di Ustica è impressionante. Un elenco ricostruito nelle ventuno cartelle con cui minuziosamente il procuratore Michele Coiro e i Pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi hanno motivato le imputazioni decise dal giudice istruttore Rosario Priore contro 9 generali dell'Aeronautica (Bartolucci, Ferri, Tascio, Mellillo, Pisano, Cavatorta, Muzzarelli, Zauli, Russo) e altri quattro ufficiali (De Angelis, Coltelli, Piccioni, Mannucci Benincasa).

Una vera e propria operazione di copertura cominciata la stessa sera della strage e proseguita fino a oggi nelle stanze del comando dello Stato Maggiore ma anche nei centri radar per nascondere ogni collegamento possibile con altre forze armate Nato, per mettere al riparo i militari coinvolti nella notte della strage, per evitare che alla magistratura, al governo, al Quirinale potesse giungere una versione diversa da quella confezionata e sostenuta con arroganza in oltre 11 anni. Vediamo.

Documentazione trasmessa dal Gabinetto del ministero della Difesa — «Largamente incompleta e nel complesso inattendibile: non vi è consequenzialità degli atti e mancano gli originali degli appunti inviati dal Sismi con note 11 luglio 1980 e 20 luglio 1980». In particolare, nei documenti citati nella nota del 12 ottobre 1991 del Gabinetto del ministro della Difesa:

1) «quello indicato con il numero 7 non risulta né tra gli atti trasmessi dallo Stato Maggiore Difesa

(SMD), né tra quelli inviati dallo Stato Maggiore Aeronautica (SMA)»;

2) «quello indicato sub 10 non è tra gli atti inviati dallo SMD, pur essendo atti inviati nella stessa data da Difegabinetto (non da Legidifesa) ma con protocollo diverso»;

3) «tra gli atti inviati dallo SMA il 3 novembre 1989 vi è un atto Ministero Affari Esteri del 21 luglio 1980, ma con protocollo differente»;

4) «il documento sub 11 non è trasmesso dallo SMA, il quale però invia un atto Navitalia Tripoli in data 21 luglio 1980 (e non 22 luglio)»;

5) «il Navitalia Tripoli del 23 luglio (doc. 12) non corrisponde a quello trasmesso il 3 novembre 1989 dallo SMA, perché diverso sembrerebbe il numero di protocollo»;

6) dalle dichiarazioni rese dall'ex ministro della Difesa Lagorio alla Commissione stragi, risulta che «nel dicembre 1980 fu inviata una informativa»

alla presidenza del Consiglio ma «tale atto (e quelli preparatori, che sarebbero stati a cura dello SMA) non risultano trasmessi né da quest'ultimo, né dal Gabinetto del ministero».

7) «va ordinata l'esibizione dell'originale della nota di Contedife del 21 maggio 1981, alla quale dovrebbe essere allegato il telex relativo alla ricerca di aerei USA».

8) «va acquisito il verbale della riunione del Comitato interparlamentare per la sicurezza» che, secondo Lagorio, si sarebbe tenuto sotto la presidenza di Forlani «circa l'ipotesi che il DC9 fosse stato abbattuto da un missile».

Falsa attestazione di conformità relativa al telex del 3 luglio 1980 e soppressione degli atti — Il telex allegato in copia

alla nota in data 20 dicembre 1980, inviata dal Terzo Reparto dello SMA allo SMD «reca manoscritta la data del 3 dicembre 1980». In realtà, «il documento è del 3 luglio 1980». Motivo della falsificazione: «L'eliminazione della data del telex consente di posticipare il momento in cui vennero

svolte le ricerche di possibile attività volativa statunitense, che invece si erano avviate sin dalla sera stessa del 27 giugno 1980». Inoltre, non è affatto vero che un altro documento, quello del 20 dicembre 1980, sia già stato consegnato alla magistratura, «come attestato nella nota in data

15 ottobre 1991 dello SMA». Infatti, «l'atto indicato è una fotocopia, per di più della minuta; manca dunque ancora l'originale dell'atto, con il telex allegato». E «anche presso lo SMD manca l'originale dell'atto, trasmesso dallo SMA».

Attività del 3° Roc di Martinafranca:

Nel 1988 furono ritrovati i nastri delle conversazioni telefoniche del 3° Roc e si è scoperto che:

1) la trascrizione delle telefonate si fermò alle ore 22 «benché fosse disponibile il brogliaccio della sala operativa del Soc, sul quale erano annotate le conversazioni relative alla presenza di

traffico aereo USA e alla ricerca di una portaerei americana, in orario di poco successivo alle 22»;

2) mancano dalle registrazioni «alcune comunicazioni che sicuramente ebbero luogo e tra queste, in particolare, quelle dirette a Weststar, all'Ambasciata americana, ai centri Nato, con le

quali si chiedono informazioni sulla presenza di aerei o navi statunitensi»; le possibilità sono due: «o esse avvennero su linee non sottoposte a registrazione oppure sono state soppresse»;

3) «non sono stati reperiti sia il brogliaccio che i telescritti» inviati dal radar di Licola a Martinafranca e la loro «soppressione», insieme agli originali del DA1 di Licola «potrebbe dunque aver avuto luogo in un'epoca circoscritta tra il 27 giugno e l'11 luglio 1980».

Attività dell'ACC di Ciampino e degli organi superiori — A Ciampino fu possibile subito rilevare la presenza di tracce di un altro velivolo nelle vicinanze del DC9 ma, «independentemente dalla effettiva esistenza o meno del secondo aereo, importantissimi elementi per la ricostruzione del fatto furono taciuti alla magistratura»:

1) agli italiani lo disse anche gli esperti americani ma «mai, fino alla relazione

Selenia del novembre 1980, si ebbe certezza dell'esistenza di questa possibile interpretazione»; significativo «della doloosità dell'occultamento del dato è la circostanza che mai, in nessun documento proveniente dai vari organismi dell'Aeronautica, si parli dei dati radar di Ciampino, sul presupposto (non corrispondente a verità) che i nastri fossero in possesso esclusivo della magistratura»;

2) «dalle registrazioni telefoniche, dalle dichiarazioni dell'addetto alla console, dall'esame del tabulato dei dati radar [...] risulta che chiunque disponesse di minime conoscenze tecniche era in grado di individuare immediatamente la presenza di plot anomali (17 e 12, quelli del secondo aereo) e di porli in relazione

con il momento dell'evento»;

3) «la determinazione di un'area ristrettissima nella quale evidenziare i ritorni radar è dunque frutto di una scelta dolosa, finalizzata all'occultamento delle informazioni»;

4) «la ricostruzione delle vicende concernenti l'origine e la diffusione della notizia relativa alla presenza di "intenso traffico" (americano) sono state rese assai difficili dalla inesistenza di qualsiasi documentazione circa il personale presente nella sala operativa la notte del 27 giugno 1980»;

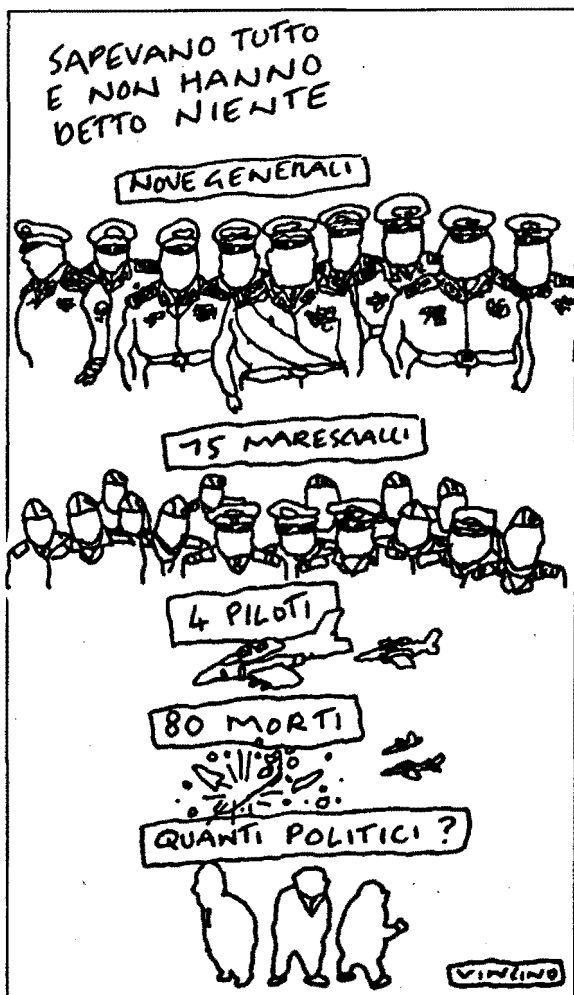
5) «non è stato ritrovato il registro delle presenze, del quale peraltro non risulta attestata la distruzione, mentre le copie dei fogli di tale registro risultano tutte esistenti, con la sola eccezione di quella del 27 giugno 1980; da ciò risulta che fu dolosamente soppressa la documentazione concernente le presenze della sera del disastro».

Attività della Commissione d'inchiesta Pisano — «Deve rilevarsi che da plurimi, convergenti elementi appare che si sia volontariamente operato perché non potesse emergere, dalla lettura della documentazione e della relazione, la situazione di allarme che si determinò all'interno della Forza aerea sin dalla sera stessa del 27 giugno 1980. Si premette che anche tale accertamento è del tutto indipendente dalla reale causa della perdita del DC9. Ciò che autonomamente si rileva è che informazioni essenziali per la valutazione dell'accaduto furono taciute, oltre che nell'immediatezza del fatto, anche nel corso dell'attività della Commissione ministeriale».

Andrea Purgatori

“Una versione diversa da quella pronta”

“L'atto indicato è fotocopia di una minuta”



Qui a fianco, il giudice istruttore Rosario Priore durante la ricognizione del relitto, ricostruito dai rottami del DC9 ripescati nel Tirreno, nell'hangar di Pratica di Mare. Sopra, da sinistra, Franco Pisano, Zeno Tascio e Lamberto Bartolucci, generali dell'Aeronautica inquisiti

Perquisizione al Gr1: nessun sequestro

ROMA — Nulla è stato sequestrato — secondo il Gr1 — nella stanza del direttore Livio Zanetti durante la perquisizione eseguita dall'Ucigos su mandato del sostituto procuratore aggiunto Michele Coiro. Gli agenti cercavano il documento di 21 pagine con i

motivi addotti dal Pm per la richiesta dei 13 provvedimenti giudiziari nei confronti dei generali dell'Aeronautica.

Gli agenti dovrebbero tornare oggi per controllare un armadio e due cassetti che erano chiusi a chiave e che hanno sigillato.

Accame: soccorritori in Commissione

ROMA — Un invito alla Commissione stragi affinché «ascolti immediatamente» i soccorritori della tragedia di Ustica è stato rivolto dal presidente dell'associazione che tutela le famiglie dei militari caduti in tempo di pace, Falco Accame.

Secondo l'associazione, se la ricerca fosse iniziata immediatamente si sarebbe impedito che 40 persone finissero in fondo al mare. L'aereo, infatti, avrebbe planato per circa 10 minuti o addirittura per 14 tentando forse un ammaraggio.

Le rivelazioni su Ustica

Perquisita a Roma la redazione del «Corsera»

ROMA — L'inchiesta sulla strage di Ustica, condotta dal giudice istruttore Rosario Priore, prosegue a ritmi serrati e si preparano gli interrogatori dei generali dell'Aeronautica militare italiana incriminati per gravissimi reati che vanno dalla soppressione all'occultamento, alla falsificazione di prove, nastri, documenti, fino all'attentato contro gli organi costituzionali (governo e presidenza della Repubblica) e, per quattro di loro, con l'aggravante dell'«alto tradimento».

Intanto, vanno registrate nuove perquisizioni dei funzionari dell'Ucigos nell'ambito delle indagini disposte dalla Procura della Repubblica presso il tribunale di Roma, in seguito alla pubblicazione delle motivazioni con le quali l'ufficio del pubblico ministero aveva chiesto l'emissione delle comunicazioni giudiziarie nei confronti dei tredici ufficiali ora coinvolti nell'inchiesta su Ustica.

Funzionari dell'Ucigos si sono presentati ieri mattina nella redazione del Gr1, per completare la perquisizione dell'ufficio del direttore, Livio Zanetti.

Nel pomeriggio, si sono recati nella redazione romana del *Corriere della Sera* per perquisire la stanza del giornalista Andrea Purgatori che, nel servizio di ieri mattina, aveva riportato ampi passi della requisitoria scritta del pubblico ministero.

Negli uffici di via Tomacelli, gli agenti hanno esibito un ordine di perquisizione firmato dal Procuratore aggiunto Mi-

chele Coiro e dai due sostituti procuratori Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi. La sua firma compare anche in calce alla motivazione pubblicata dai giornali. Nell'ufficio di Purgatori non è stata trovata alcuna copia della requisitoria e i funzionari dell'Ucigos si sono quindi recati presso l'abitazione del giornalista, dove hanno compiuto una seconda, minuziosa ispezione terminata attorno alle 20.45. Anche in questo caso nulla è stato trovato. Purgatori è comunque indiziato di pubblicazione arbitraria di atti riguardanti un procedimento penale e di ricezione, in relazione alla circolazione del documento che ha provocato la fuga di notizie.

Sempre ieri pomeriggio, una cinquantina di giovani aderenti al Fronte della gioventù hanno inscenato una manifestazione di fronte a Montecitorio per protestare contro le stragi impuniti. Dietro uno striscione che recava la scritta «da Ustica a Bologna contro i poteri occulti per la sovranità nazionale», gli aderenti all'organizzazione studentesca del Movimento sociale hanno gridato slogan contro i servizi segreti deviati, la massoneria e i poteri occulti che «hanno insanguinato l'Italia».

Con un volantino, su cui campeggiava la scritta «vogliamo la verità su Ustica», il Fronte ha chiesto «piena luce» su tutte le stragi e ha denunciato le responsabilità dei politici «che dalla fine della seconda guerra mondiale servono nel nostro Paese gli interessi degli USA e della Nato».

La pubblicazione di atti d'accusa Rivelazioni su Ustica e diritto di informare

di VITTORIO GREVI

Nell'intreccio delle indagini per la strage di Ustica si è innestata l'inchiesta per la pubblicazione del contenuto degli atti con cui il Pubblico ministero aveva precisato le proprie accuse a carico degli alti ufficiali coinvolti nella vicenda. E, come sempre, al centro dell'inchiesta vi è un giornalista, al quale vengono attribuiti i reati di pubblicazione arbitraria di atti di un procedimento penale e di ricettazione.

Quanto al primo, siamo di fronte ad un copione consueta, sullo sfondo del quale si avverte l'eterno conflitto tra la sfera della deontologia professionale, ispirata al dovere della informazione, e la sfera dei doveri derivanti dal Codice penale. Un conflitto che il Codice risolve punendo la pubblicazione degli atti coperti dal segreto istruttorio, sicché appare innegabile che questa norma penale sancisca un preciso limite rispetto al diritto-dovere di informazione.

Per converso non c'è dubbio che, nella maggior parte dei casi, all'origine di simili episodi vi sia una fuga di atti che — provenendo da un pubblico ufficiale operante nell'ambito giudiziario — configura il più grave delitto della rivelazione di segreto d'ufficio. Eppure non risulta che si sia quasi mai riusciti ad incriminare il pubblico ufficiale (per esempio un magistrato, un funzionario, un appartenente alle For-

ze di polizia) che si sia prestato a fare da «talpa» per gli organi di stampa. Ed allora una domanda sorge spontanea: non ci si riesce, o non si fa abbastanza per riuscirci?

Questa volta, poi, la novità è rappresentata — un po' a sorpresa — dall'addebito al giornalista dell'accusa di ricettazione. Il che, se da un lato esclude implicitamente l'ipotesi di un suo concorso nell'eventuale reato di rivelazione di segreto d'ufficio, dall'altro presuppone pur sempre la avvenuta commissione di un delitto anteriore, essendo qualificata come ricettazione la condotta di chi «acquista, riceve od occulta denaro o cose provenienti da una qualsiasi delitto». Da quale altro delitto, dunque, sarebbero provenuti gli atti giudiziari giunti in possesso del giornalista?

E' questo l'interrogativo chiave per capire il senso di un simile addebito. Qualunque sia l'ipotesi accusatoria, che non risulta ancora definita, appare in ogni caso fuori discussione che di ricettazione non si possa parlare, se prima non sia stata riconosciuta la sussistenza del delitto principale (potrebbe trattarsi di un furto, ma anche della stessa rivelazione di segreto d'ufficio). Ed è questo, più in generale, ciò che soprattutto conta, per chi voglia accertare la prima ed originaria responsabilità delle più gravi violazioni del segreto istruttorio.

USTICA / Allo Stato maggiore l'unico ancora in servizio tra i generali accusati d'alto tradimento

Il governo rinuncia ai danni

Polemiche dopo la decisione di non costituirsi parte civile contro gli alti ufficiali incriminati
Un difensore nominato presso l'avvocatura dello Stato seguirà gli sviluppi dell'inchiesta

CORRIERE DELLA SERA
SABATO 25 GENNAIO 1992

ROMA — Il governo ha deciso di non costituirsi parte civile contro i generali accusati di alto tradimento per la strage di Ustica. Almeno non per adesso. E l'unico tra gli imputati che risulta ancora in servizio, il generale Zeno Tascio, è stato trasferito dal comando dell'Ispettorato logistico allo Stato maggiore. Nei fatti, una promozione.

Il doppio annuncio dato dal ministro della Difesa, Virginio Rognoni, ha provocato una valanga di critiche pesantissime, da tutte le parti politiche.

Non solo. A sorpresa, ecco che tra Palazzo Chigi e magistrati inquirenti s'apre sulla vicenda una spaccatura che solo giovedì sembrava impensabile.

Non era stato, infatti, lo stesso giudice Rosario Priore a notificare alla presidenza del Consiglio la lista dei provvedimenti e a sollecitare il governo perché si costituisse subito parte civile contro gli alti ufficiali incriminati?

«Colpisce che il generale Tascio venga trasferito presso lo staff dello Stato maggiore, proprio lì dove si fornisce quella collaborazione essenziale alle indagini», ha subito dichiarato il presidente della Commissione stragi, Gualtieri.

«E' una autentica beffa, un insulto al Parlamento e a questa Commissione che ha messo in risalto le responsabilità di Tascio», è sbottato il capogruppo del Pds, Francesco Macis.

«Capisco la solidarietà cristiana, ma qui ci sarebbe voluta prudenza», ha aggiunto Lucio Toth, capogruppo dc.

«Emerge il sospetto che la cautela venga dalla preoccupazione che un altro atteggiamento possa far saltare le coperture date a suo tempo ai militari, per paura che parlino», ha insinuato il missino Maceratini.

«Una manifestazione di sfiducia verso la magistratura», ha valutato De Julio, della Sinistra indipendente.

«Questo testimonia di quali protezioni goda Zeno Tascio in Aeronautica e negli ambienti di gover-

no», ha accusato il demoproletario Cipriani.

«E' stato come assassinare un'altra volta gli 81 passeggeri del DC9», ha commentato l'ex missino Staiti di Cuddia.

«Si è deciso di procedere alla nomina di un difensore del governo quale parte offesa-danneggiata dal reato ipotizzato, destinataria, nella persona del presidente del Consiglio, di una comunicazione giudiziaria in quanto potenziale interessato alla costituzione di parte civile», ha spiegato Rognoni tra lo sbigottimento dei rappresentanti della Commissione stragi.

E ha precisato che il «difensore», nominato presso l'avvocatura dello Stato, seguirà tutti gli sviluppi dell'inchiesta, dando al governo la possibilità di prendere una diversa decisione «quando fosse accertato un danno» alle sue «prerogative» e ai suoi «poteri»: dunque, «si tratta di una scelta per ora solo poten-

zialmente funzionale alla costituzione di parte civile».

Quanto alla «promozione» del generale di squadra aerea Zeno Tascio, nel 1980 responsabile del Sios Aeronautica (il servizio segreto dell'Arma azzurra) secondo il ministro Rognoni «non ricorrono nella specie le condizioni per avviare un'inchiesta formale per la sospensione disciplinare dall'impiego in quanto vi osta la pregiudiziale penale».

Ed è per questo che Rognoni ha disposto che Tascio lasci l'attuale incarico per passare «alle dirette dipendenze del generale Nardini», che dell'Aeronautica è il Capo di stato maggiore.

Ha spiegato ancora il ministro della Difesa che, proprio «a ragione» del principio della pregiudiziale penale, «in via generale e in relazione a tutti i militari inquisiti dalla autorità giudiziaria è utile ricordare che l'Amministrazione deve soprassedere all'adozione di misure disciplinari» e che «il relativo procedimento naturalmente dovrà seguire alla conclusione del procedimento penale».

Insomma, la posizione del governo è la seguente: visto che non si è scelta la costituzione di parte civile, si è deciso di rinviare anche ogni «sospensione dall'impiego per ragioni precauzionali» dei militari incriminati.

Rognoni ha infine denunciato le violazioni del segreto istruttorio verificatesi negli ultimi giorni.

Gli ha risposto Gualtieri: «Il fatto è che abbiamo appreso proprio dai giornali che esistono lettere anche truccate, con la data cambiata, che noi non abbiamo mai avuto».

All'uscita da San Macuto, qualcuno ha obiettato al ministro della Difesa che trasferire il generale Zeno Tascio allo Stato maggiore, centro nevralgico di informazioni (quelle rimaste) sulla strage di Ustica, è un po' come aver messo l'orso vicino al miele. Ma Rognoni ha lasciato il palazzo senza raccogliere la battuta.

Andrea Purgatori

26/1/82

INTERVISTA / Parla l'ammiraglio Lacoste, ex comandante dei Servizi di Parigi e della flotta del Mediterraneo

«Ustica, colpa di americani e italiani»

«Gli aerei francesi erano sempre senza armi. Quelli statunitensi volavano con i missili, come sulla Sirte» «Avevamo contrasti con i libici, ma nulla di drammatico. Anche voi avete avuto problemi con Gheddafi»

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE.

PARIGI — L'ammiraglio Pierre Lacoste dice: «Se un nostro caccia avesse colpito il DC9 dell'Itavia, ne sarei stato informato». Inquadriamo il personaggio. Quando avvenne il fatto — 27 giugno 1980 — Lacoste era capo di gabinetto del primo ministro Raymond Barre. Qualche settimana dopo assunse il comando della squadra navale francese in Mediterraneo. Quando Mitterrand fu eletto presidente, ebbe l'incarico, dal 1982 al 1985, di dirigere lo Sdece e poi il Dgse, servizio d'informazioni alle dipendenze della Difesa.

Sono tre «osservatori», quelli in cui si trovava l'ammiraglio Lacoste, nei cassetti dei quali doveva essere custodito — quale che sia la responsabilità dell'accaduto — un «dossier» sull'episodio. Nelle sue memorie, il presidente dell'epoca, Giscard d'Estaing, ha dedicato alcune righe all'intento, che circolava in ambienti diplomatici — anche americani — di sbarazzarsi di Gheddafi. L'11 giugno ci fu un «delicato

rimpasto» nello Sdece, da 10 anni comandato da Alexandre de Marenches che, come Lacoste, ha sempre negato un coinvolgimento della Francia nella vicenda del DC9.

Il 12 giugno 1980, «Le Monde» pubblicò un articolo sul dissidente libico Messaoudi e il suo Movimento nazionale democratico: Messaoudi riferiva di attentati contro installazioni della Jamahiriya e si lamentava dell'Italia che sembrava favorire l'azione dei «killer» spediti da Gheddafi con-

tro i nemici del suo regime. C'era la guerra del Ciad e la Francia era in una posizione difficile.

Questa premessa può far capire meglio le parole di Pierre Lacoste. «Il fatto è accaduto nel 1980. E posso dirle, per quanto concerne la Francia, che controlli molto seri sono stati fatti dalla marina e dall'aviazione due anni

fa. Comunque, quel 27 giugno '80 io ero al mio posto, a Matignon, come capo di gabinetto militare di Barre. Dunque non avrei potuto ignorare, se fosse accaduto, un episodio così grave».

Ne è convinto?

«Le parlo francamente, da uomo a uomo, anche se non si può essere sicuri al cento per cento,

perché può darsi che accada qualcosa e nessuno lo venga a sapere. Però, non c'è alcuna possibilità che un aereo militare francese, quel giorno, abbia partecipato a un fatto del genere nel Mediterraneo. Certo, le mie parole non hanno un valore di prova».

«Ammiraglio, è proprio sicuro che l'avrebbero

messa al corrente?»

«Le ripeto che sono certo che sarei stato informato. Per il mio ruolo. E poi ci sono altri elementi. Gli aerei francesi, normalmente, non sono armati, anche quando si fanno esercitazioni Nato con la flotta americana. Gli aerei degli USA, quelli della VI Flotta, talvolta sono armati e, in partico-

lare a quell'epoca, c'erano stati degli scontri con aerei libici. La storia del Golfo della Sirte può costituire un esempio».

Quindi gli aerei francesi non erano neanche dotati di missili.

«No e tantomeno di missili aria-aria. Inoltre i missili terra-aria o mare-aria sono utilizzati nelle prove periodiche in poli-

goni ben determinati».

Allora, perché i sospetti per Ustica si sono indirizzati sui francesi?

«Non lo so».

Marenches, come capo dello Sdece, non avrebbe potuto nascondere il fatto al primo ministro?

«Sinceramente, no. Avrebbe magari potuto nascondere qualche episodio secondario. Ma far partire aerei militari per intercettare e colpire un altro aereo era completamente al di fuori delle sue possibilità».

All'epoca la Francia aveva dei contrasti con Gheddafi e s'è parlato di un aereo libico che si era «nascosto» nella scia del DC9 italiano.

«Contrasti, certo, ma non drammatici. Abbiamo sempre avuto problemi con Gheddafi, anche voi italiani. A quei tempi aveva mandato degli agenti nel sud della Tunisia per destabilizzare Bourghiba. E noi difendiamo gli interessi della Tunisia».

Come mai questa tragica storia del DC9, dopo quasi dodici anni, non è stata ancora chiarita?

«Ciò che posso dire, come uomo responsabile, è che i francesi non c'entrano. Può darsi che mi sbaglia. Ma altre aviazioni e altre marine, sia quella italiana, sia quella americana, possono essere state effettivamente implicate in questa storia. Ma non accuso nessuno. Comunque, come successore di Marenches, avrei saputo se c'erano scheletri nell'armadio. Ho avuto contatti con l'ammiraglio Martini che dirigeva i vostri servizi. Non abbiamo mai parlato del DC9».

Ulderico Munzi

«Ustica, colpa di americani e italiani»

«Gli aerei francesi erano sempre senza armi. Quelli statunitensi volavano con i missili, come sulla Sirte»
«Avevamo contrasti con i libici, ma nulla di drammatico. Anche voi avete avuto problemi con Gheddafi»

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

PARIGI — L'ammiraglio Pierre Lacoste dice: «Se un nostro caccia avesse colpito il DC9 dell'Itavia, ne sarei stato informato». Inquadriamo il personaggio. Quando avvenne il fatto — 27 giugno 1980 — Lacoste era capo di gabinetto del primo ministro Raymond Barre. Qualche settimana dopo assunse il comando della squadra navale francese in Mediterraneo. Quando Mitterrand fu eletto presidente, ebbe l'incarico, dal 1982 al 1985, di dirigere lo Sdece e poi il Dgse, servizio d'informazioni alle dipendenze della Difesa.

Sono tre «osservatori», quelli in cui si trovava l'ammiraglio Lacoste, nei cassetti dei quali doveva essere custodito — quale che sia la responsabilità dell'accaduto — un «dossier» sull'episodio. Nelle sue memorie, il presidente dell'epoca, Giscard d'Estaing, ha dedicato alcune righe all'intento, che circolava in ambienti diplomatici — anche americani — di sbarazzarsi di Gheddafi. L'11 giugno ci fu un «delicato rimpasto» nello Sdece, da 10 anni comandato da Alexandre de Marenches che, come Lacoste, ha sempre negato un coinvolgimento della Francia nella vicenda del DC9.

Il 12 giugno 1980, «Le Monde» pubblicò un articolo sul dissidente libico Messaoudi e il suo Movimento nazionale democratico: Messaoudi riferiva di attentati contro installazioni della Jamahiriya e si lamentava dell'Italia che sembrava favorire l'azione dei «killer» spediti da Gheddafi con-

tro i nemici del suo regime. C'era la guerra del Ciad e la Francia era in una posizione difficile.

Questa premessa può far capire meglio le parole di Pierre Lacoste. «Il fatto è accaduto nel 1980. E posso dirle, per quanto concerne la Francia, che controlli molto seri sono stati fatti dalla marina e dall'aviazione due anni

fa. Comunque, quel 27 giugno '80 io ero al mio posto, a Matignon, come capo di gabinetto militare di Barre. Dunque non avrei potuto ignorare, se fosse accaduto, un episodio così grave».

Ne è convinto?

«Le parlo francamente, da uomo a uomo, anche se non si può essere sicuri al cento per cento, perché può darsi che accada qualcosa e nessuno lo venga a sapere. Però, non c'è alcuna possibilità che un aereo militare francese, quel giorno, abbia partecipato a un fatto del genere nel Mediterraneo. Certo, le mie parole non hanno un valore di prova».

Ammiraglio, è proprio sicuro che l'avrebbero messa al corrente?

«Le ripeto che sono certo che sarei stato informato. Per il mio ruolo. E poi ci sono altri elementi. Gli aerei francesi, normalmente, non sono armati, anche quando si fanno esercitazioni Nato con la flotta americana. Gli aerei degli USA, quelli della VI Flotta, talvolta sono armati e, in partico-

lare a quell'epoca, c'erano stati degli scontri con aerei libici. La storia del Golfo della Sirte può costituire un esempio».

Quindi gli aerei francesi non erano neanche dotati di missili.

«No e tantomeno di missili aria-aria. Inoltre i missili terra-aria o mare-aria sono utilizzati nelle prove periodiche in poli-

goni ben determinati».

Allora, perché i sospetti per Ustica si sono indirizzati sui francesi?

«Non lo so».

Marenches, come capo dello Sdece, non avrebbe potuto nascondere il fatto al primo ministro?

«Sinceramente, no. Avrebbe magari potuto nascondere qualche episodio secondario. Ma far partire aerei militari per intercettare e colpire un altro aereo era completamente al di fuori delle sue possibilità».

All'epoca la Francia aveva dei contrasti con Gheddafi e s'è parlato di un aereo libico che si era «nascosto» nella scia del DC9 italiano.

«Contrasti, certo, ma non drammatici. Abbiamo sempre avuto problemi con Gheddafi, anche voi italiani. A quei tempi aveva mandato degli agenti nel sud della Tunisia per destabilizzare Bourghiba. E noi difendemo gli interessi della Tunisia».

Come mai questa tragica storia del DC9, dopo quasi dodici anni, non è stata ancora chiarita?

«Ciò che posso dire, co-

me uomo responsabile, è che i francesi non c'entrano. Può darsi che mi sbaglia. Ma altre aviazioni e altre marine, sia quella italiana, sia quella americana, possono essere state effettivamente implicate in questa storia. Ma non accuso nessuno. Comunque, come successore di Marenches, avrei saputo se c'erano scheletri nell'armadio. Ho avuto contatti con l'ammiraglio Martini che dirigeva i vostri servizi. Non abbiamo mai parlato del DC9».

Ulderico Munzi

CORRIERE DELLA SERA
DOMENICA 26 GENNAIO 1992

ROMA — I familiari delle 81 vittime della strage di Ustica si sono costituiti parte civile nei confronti dei 13 generali e ufficiali dell'Aeronautica militare, incriminati dal giudice Rosario Priore per gravissimi reati connessi alle coperture, soppressioni di atti e falsificazioni scoperte nell'inchiesta. Una decisione che invece il governo ha clamorosamente stabilito per adesso di non prendere, come già annunciato dal ministro della Difesa Rognoni.

Proprio Rognoni, investito da una valanga di critiche e accuse da tutte le forze politiche, se l'è presa ieri con i giornali che, a suo giudizio e «con sor-

I familiari parte civile contro i generali

presa», hanno dato una «distorta interpretazione» del passaggio di uno degli imputati di «alto tradimento», il generale Zeno Tascio, dal comando dell'Ispettorato logistico allo Stato maggiore. Tascio non è stato affatto «promosso», ha insistito il ministro, ma «congelato»: trasferito cioè «senza incarico alle dipendenze, e naturalmente non può essere che così, del capo di Stato maggiore» (il generale Nardini).

Sul fronte delle indagini, continuano interrogatori degli

imputati e perquisizioni nei giornali (ieri è stato il turno della «Repubblica»). Il giudice Priore, con i Pm Roselli e Salvi, ha ascoltato i marescialli Di Micco e Acampora che la sera della strage di Ustica erano in servizio nella sala operativa del radar della Difesa aerea di Licola (Napoli). Dai due militari, tra molti «non so» e «non ricordo», i magistrati avrebbero appreso che dopo l'esplosione del DC9 telefonò a Licola un «colonnello» dello Stato maggiore o del Sios, il cui comandante era Tascio.

Licola è il radar della Difesa che meglio poteva «vedere» la zona di Ustica. Ma è anche quello in cui venne distrutto il librone originale delle registrazioni delle tracce degli aerei in volo prima, durante e dopo la strage. L'Aeronautica ha sempre tentato di sostenere che il radar di Licola era inaffidabile e dunque che la distruzione degli originali avvenuta nel 1984 (una semplice «negligenza») non ha pregiudicato alcuna ricostruzione. Per i giudici il rogo del librone non avvenne nel 1984 ma al massimo l'11 luglio 1980, nella fretta di far sparire tutti i documenti sulla strage.

A. Pu.

Nominare un difensore esclude compromessi Governo e terza via La scelta per Ustica

di VITTORIO GREVI

Di fronte al dilemma se stare a guardare o costituirsi parte civile nel procedimento per il delitto di attentato contro organi costituzionali, avviato a carico di alcuni generali dell'Aeronautica in margine all'istruttoria per la strage di Ustica, il governo ha scelto una terza via, che non può essere liquidata come una banale soluzione di compromesso.

Così come motivata dal ministro Rognoni dinanzi alla Commissione stragi, la decisione del governo di nominare un difensore per la tutela dei propri interessi — in qualità di «parte lesa» dal reato attribuito ai generali destinatari delle ormai note comunicazioni giudiziarie — esprime, infatti, un ben definito indirizzo circa i possibili nuovi scenari di questa intricata vicenda.

Un indirizzo che non è di neutralità né, tantomeno, di indifferenza rispetto ai gravi episodi ipotizzati dal pm, ma che riflette, invece, la volontà di assumere un ruolo attivo all'interno del procedimento, per far chiarezza su ciò che è accaduto. In altre parole, un concreto bisogno di giustizia.

□
Più precisamente, accogliendo l'invito alla nomina di un difensore contenuto nella comunicazione giudiziaria che lo individuava quale soggetto offeso-danneggiato dal reato, il governo si è messo nella condizione di poter partecipare, mediante tale difensore, alla maggior parte de-

gli atti processuali che d'ora in poi verranno compiuti dal giudice istruttore e quindi di seguirne passo passo gli sviluppi fino alla conclusione della fase istruttoria. Per questa via, attraverso l'intervento del proprio difensore, il governo non solo verrà a conoscenza del contenuto di tali atti, ma potrà anche interloquire in ordine al loro svolgimento; inoltre, avvalendosi delle facoltà normalmente consentite al soggetto offeso dal reato, potrà esercitare poteri di impulso investigativo e di sollecitazione probatoria ai fini dell'accertamento della verità.

E' questo il più rilevante significato politico della scelta governativa sul terreno penalistico. Il governo, in sostanza, da un lato ha riconosciuto la gravità dei fatti delittuosi profilati dal pubblico ministero, in quanto diretti a interferire con l'esercizio delle proprie attribuzioni istituzionali. E, dall'altro, ha manifestato in termini non equivoci il proposito di affiancarsi allo stesso pubblico ministero nello svolgimento degli atti che di volta in volta verranno compiuti, allo scopo di meglio tutelare il proprio interesse di «parte lesa» dalle condotte addebitate ai generali sotto accusa.

Tutto ciò non esclude, naturalmente, che ci possa essere in un prossimo futuro anche una costituzione di parte civile, peraltro ammessa fino al giorno di apertura del dibattimento.

E' auspicabile, anzi, che una decisione del ge-

nera venga presa senza incertezze, appena si sia meglio delineata, sul terreno probatorio, la dinamica dei comportamenti su cui si fondano le richieste del pubblico ministero. Tanto più che la nomina del difensore e la sua partecipazione agli atti processuali consentiranno al governo di acquisire ulteriori elementi di valutazione proprio per l'eventuale esercizio della pretesa civilistica.

□
Senonché, come è noto — al di là delle risonanze che possano derivarne nell'immaginario collettivo — la costituzione di parte civile mira essenzialmente a richiedere agli imputati il risarcimento dei danni, materiali e morali, prodotti dal reato. Una scelta importante, dunque, per il suo valore emblematico, ma di risalto secondario nella prospettiva del processo penale. Nel nostro caso, stando all'accusa, prima ancora che «danneggiato» sul piano civilistico, il governo è stato «offeso» sul piano penalistico dai reati che ne hanno pregiudicato l'ordinario esercizio delle funzioni politiche e amministrative collegate alle inchieste per la strage di Ustica. Sicché appare coerente che cominci a far sentire la sua presenza processuale soprattutto in questo ruolo prioritario, al fine di contribuire — con grande oggettività, ma senza riguardi per nessuno — all'accertamento dei fatti e delle responsabilità. Ed è questo, in primo luogo, ciò che tutti ci attendiamo con fiducia dalla nostra magistratura.

USTICA / I periti di parte civile dopo due anni di studio dei tracciati radar

Un «intruso» sotto il DC9

Un altro velivolo seguiva il misterioso aereo che si rese evidente durante una virata
L'apparecchio civile potrebbe essere precipitato per collisione, segni sulla fusoliera

ROMA — Un aereo senza alcun codice d'identificazione, quasi certamente militare e con ogni probabilità bersaglio designato della strage, tentò di nascondersi sotto al DC9 Itavia fino al momento dell'esplosione nel cielo di Ustica. E' la conclusione cui sono giunti i periti di parte civile dopo avere analizzato e comparato per due anni il tracciato del radar che seguiva il volo del bi-reattore civile decollato da Bologna la sera del 27 giugno 1980. Secondo questa minuziosa ricostruzione, che verrà consegnata ai magistrati il prossimo 11 febbraio, il DC9 copri inconsapevolmente questo «intruso» almeno nel tratto che va da Bolsena fino al punto in cui si verificò il disastro. Ma sulla base dei dati disponibili non è possibile che avanzare ipotesi sulla fine di questo secondo aereo, che potrebbe anche essere precipitato a molte miglia di distanza dal DC9.

Le informazioni contenute nella perizia elaborata da Mario Pent, docente di Sistemi di telecomunicazione al Politecnico di Torino, rivelano che l'«intruso» si infilò nella scia del DC9 quando l'aereo civile si trovava circa 40 miglia a Nord Est di Roma, sulla verticale del lago di Bolsena. Cioè quando il DC9, che viaggiava lungo l'aerovia Upper Ambra 14, effettuò una virata per poi manovrare ancora e immettersi lungo l'Upper Ambra 13 con rotta finale verso lo scalo di Palermo. E proprio durante la prima virata, come risulta dalla registrazione del radar di

ROMA — Giulio Andreotti incontra nel pomeriggio i familiari delle vittime della strage di Ustica. L'appuntamento è fissato per le 16, a Palazzo Chigi.

Al presidente del Consiglio verrà chiesto che il governo assuma una posizione più netta rispetto alle incriminazioni dei generali e ufficiali dell'Aeronautica: costituzione di parte civile e sospensione dal servizio. Ma è prevedibile che Andreotti insisterà sulla linea di prudenza già enunciata dal ministro della Difesa Virginio Rognoni in Commissione stragi, quella cioè della immediata nomina di un difensore che segua gli interrogatori degli imputati, per poi stabilire in seguito se procedere con la costituzione di parte civile.

Sarà comunque un incontro delicato e difficile, quello di oggi.

E' la prima volta che il presidente del Consiglio Andreotti accetta di discutere con i rappresentanti delle 81 vit-

Da Andreotti i familiari delle vittime «Chiarezza»

time della strage di Ustica e la posizione del governo, qualunque sia, peserà non poco anche sull'impulso che verrà dato all'indagine giudiziaria.

Nel 1980, Andreotti non ricopriva alcun ruolo nell'esecutivo guidato da Francesco Cossiga ma — ha più volte ricordato l'allora sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giuseppe Zamberletti — nella sua veste di presidente della Commissione Esteri della Camera ricevette più di una pressione da parte libica perché fosse rinviata la firma del trattato di protezione militare tra l'Italia e Malta.

Un trattato che venne invece siglato il 2 agosto del 1980, alla

stessa ora in cui esplose la bomba nella stazione di Bologna.

La fine della legislatura rischia intanto di annullare la seconda relazione che il presidente della Commissione stragi, il repubblicano Libero Gualtieri, aveva ormai quasi pronta e l'organismo parlamentare si apprestava a consegnare al Parlamento. Non ci sarebbero infatti più i tempi tecnici per discuterla e approvarla.

Questa situazione non mancherà di provocare nuove polemiche, visto che proprio durante gli interrogatori di militari e politici nell'aula di San Macuto si sono materializzate negli ultimi due anni molte delle responsabilità istituzionali, che successivamente sono state contestate con puntiglio dai magistrati Priore, Roselli e Salvi nella raffica di incriminazioni che ha coinvolto i vertici dell'Aeronautica militare del 1980 e 1989.

A. Pu.

Fiumicino, l'«intruso» (che probabilmente procedeva già di conserva) mostrò la sua traccia inconfondibile per poi tornare a sovrapporla a quella del DC9.

Di sicuro questo «intruso» procedeva senza avere acceso il *transponder*, che è poi un codice automatico d'identificazione trasmesso direttamente al radar. E di sicuro l'«intruso» seguì il DC9 Itavia fino al punto in cui

un altro aereo sconosciuto apparve sul radar proveniente da Ovest con rotta decisa verso il luogo della strage, come risulta dalla perizia effettuata negli Stati Uniti nel novembre di 11 anni fa. Cosa accadde e quale fine fecero questi due aerei mentre il DC9 esplose nel cielo di Ustica non è possibile affermarlo con certezza. Una possibilità è che il primo «intruso» sia stato colpito insieme

all'aereo civile ma sia precipitato subito (il DC9 impiegò 8 minuti circa prima di impattare). Una seconda ipotesi è che il DC9 abbia fatto da scudo involontario all'«intruso».

Per quanto riguarda invece le cause dell'esplosione, oltre al missile si sta facendo strada una seconda possibilità: che cioè il DC9 sia entrato in collisione con uno dei due velivoli non identifi-

cati nel cielo di Ustica. Sulla parte sinistra della fusoliera ci sarebbero, infatti, i segni evidenti di una o più «strisciate» provocate dal contatto con un corpo estraneo. E più in alto, tra la cabina di pilotaggio e quella passeggeri, si noterebbe uno squarcio provocato da un impatto violento che avrebbe causato lo schiacciamento della centralina elettrica e il successivo, immediato corto circuito dell'impianto. Questo squarcio avrebbe provocato anche il tranciamento dei cavi di comando, cioè dell'impianto idraulico che consente ai piloti di continuare a manovrare l'aereo in volo.

Il giudice istruttore Rosario Priore ha intanto affidato una nuova perizia fonica a uno specialista canadese, nella speranza di cingere dalle ultime frazioni di secondo della registrazione del *voice recorder* se l'esplosione si verificò all'esterno (come hanno già stabilito le precedenti analisi) o all'interno del DC9.

Ulteriori accertamenti vengono effettuati anche sui quattro fori del portellone del vano cargo, due dei quali erano stati interpretati nella perizia Blasi come la prova del missile che aveva colpito il DC9. Secondo le analisi del Rarde britannico, i fori erano stati invece prodotti dall'impatto dell'aereo con l'acqua. Ma adesso tutto potrebbe ribaltarsi nuovamente. E sui quattro fori i periti tornano a interrogarsi per cercare di scoprire se non siano la prova di una collisione.

Andrea Purgatori

CASO USTICA / Gli ultimi atti del giudice consentono di costruire un nuovo tassello di verità

DC9 Itavia, i misteri di Grosseto

Dalla base aerea si levarono in volo due caccia per intercettare Mig libici: «sembrava la guerra»
Dopo 12 anni saltano fuori testimoni importanti. Sei morti sospette e l'ombra di altre manipolazioni

ROMA — Decine di testimoni identificati e interrogati nelle ultime settimane, documenti sequestrati, rilievi incrociati e trasferite: per risolvere il doppio mistero che lega la base di Grosseto e il radar di Poggio Ballone alla strage di Ustica, i magistrati stanno spendendo ogni risorsa possibile. E qualcosa sembra lentamente affiorare dopo dodici anni. Qualcosa che per molto tempo è stato archiviato come una semplice coincidenza o peggio ancora come l'inutile, fantasioso racconto di chi aveva raccolto una confidenza, uno sfogo rimbalzato all'esterno del perimetro dell'aeroporto militare o del centro radar piazzato a una quindicina di chilometri dalla cittadina toscana.

Apparentemente, geograficamente, Grosseto aveva assai poco a che fare con la strage del 27 giugno 1980.

Quella notte, il 9° Gruppo Volo dell'Aeronautica (caccia intercettori F104) del Quarto Stormo «Amedeo d'Aosta» non era stato nemmeno inserito nel turno d'allarme che spettava invece alle basi di Cameri, Rimini e Gioia del Colle. Né tanto meno un allarme avrebbe potuto coinvolgere l'altro Gruppo Volo di stanza sullo stesso aeroporto, il 20° (caccia TF 104 G biposto da addestramento). Eppure, a poche ore o pochi giorni dalla strage, ci fu chi incidentalmente registrò strane voci sul decollo improvviso di aerei del Quarto Stormo e di una loro attività operativa nella zona dell'esplo-

sione del DC9. E non si trattava di una persona qualunque ma del sindaco di Grosseto, Giovanni Finetti.

«Sì, Giovanni diceva che c'era qualcosa di strano, qualcosa che aveva a che fare col comandante della base», ricorda N.R., una persona allora molto vicina al sindaco. E altre singolari voci su quella sera finirono per incuriosire C.D.R., che in quel periodo lavo-

rava per la redazione locale del *Tirreno*. Ma in questo caso si trattava di voci col volto e il nome di un colonnello della base, il quale sosteneva: «Macché cedimento strutturale. Quella sera si sono alzati due dei nostri, per andare a intercettare due Mig libici su Ustica». Per terminare con lo sfogo di Alberto Mario Dettori, guidacaccia in servizio nel radar di Poggio Ballone, che la mattina del 28 giugno alla cognata confidò: «C'è mancato poco che scoppiasse la guerra».

Purtroppo, di quelle testimonianze non ne resta a verbale che una soltanto (si tratta di C.D.R., interrogato nel 1988). Perché il sindaco Giovanni Finetti è morto nel 1983, investito da un motorino e Alberto Mario Dettori è stato trovato con una corda al collo una mattina di marzo del

1987. E l'elenco non finisce qui. Tuttavia, il giudice istruttore Rosario Priore e i due Pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi di testimoni ne hanno rintracciati altri, molti altri. Intanto, quasi tutti i piloti che quella notte erano in servizio, compresi quelli che «ufficialmente» rientrarono a Grosseto venti minuti prima della strage e che avevano partecipato ad una esercitazione con un

aereo radar Awacs americano giunto da una base tedesca.

Il fatto è che di quell'Awacs non c'è traccia sulle carte del radar di Poggio Ballone. E nemmeno si riesce a capire se effettivamente i tempi di atterraggio degli F104, riportati sul registro della base, corrispondano all'ora locale o a quella cosiddetta «zulu», cioè all'ora di Greenwich. Il che sposterebbe di molto le cose e i punti di vista rispetto alle voci che per anni sono circolate a Grosseto. E nemmeno tutti i piloti possono essere interrogati. Due di loro, Ivo Nutarelli e Mario Naldini, che quella sera volavano insieme su un TF 104 G e insieme passarono poi alla Pattuglia acrobatica, sono entrambi morti nel settembre del 1988 a Ramstein.

I magistrati hanno ascoltato le due vedove. Una di loro ha ricordato che la sera della strage di Ustica il marito rientrò a casa piuttosto tardi, quando la notizia della strage era stata già diffusa dal telegiornale (le 22.45). E una settimana fa sono state ascoltate anche le due donne che, dopo una separazione mai ufficializzata dalle rispettive consorti, divisero con Ivo Nutarelli e Mario Naldini gli ultimi anni di vita, fino alla tragedia nel cielo di Ramstein. Il doppio mistero che lega Grosseto e Poggio Ballone a Ustica non è ancora risolto ma agli atti sembra che finalmente si stia registrando qualcosa di più delle semplici «voci» di dodici anni fa.

Andrea Purgatori

CASO USTICA / Gli ultimi atti del giudice consentono di costruire un nuovo tass

DC9 Itavia, i misteri di Grosseto

Dalla base aerea si levarono in volo due caccia per intercettare Mig libici: «sembra»
Dopo 12 anni saltano fuori testimoni importanti. Sei morti sospette e l'ombra di altre

ROMA — Decine di testimoni identificati e interrogati nelle ultime settimane, documenti sequestrati, rilievi incrociati e trasferite: per risolvere il doppio mistero che lega la base di Grosseto e il radar di Poggio Ballone alla strage di Ustica, i magistrati stanno spendendo ogni risorsa possibile. E qualcosa sembra lentamente affiorare dopo dodici anni. Qualcosa che per molto tempo è stato archiviato come una semplice coincidenza o peggio ancora come l'inutile, fantasioso racconto di chi aveva raccolto una confidenza, uno sfogo rimbalsato all'esterno del perimetro dell'aeroporto militare o del centro radar piazzato a una quindicina di chilometri dalla cittadina toscana.

Apparentemente, geograficamente, Grosseto aveva assai poco a che fare con la strage del 27 giugno 1980.

Quella notte, il 9° Gruppo Volo dell'Aeronautica (caccia intercettori F104) del Quarto Stormo «Amedeo d'Aosta» non era stato nemmeno inserito nel turno d'allarme che spettava invece alle basi di Cameri, Rimini e Gioia del Colle. Né tanto meno un allarme avrebbe potuto coinvolgere l'altro Gruppo Volo di stanza sullo stesso aeroporto, il 20° (caccia TF 104 G biposto da addestramento). Eppure, a poche ore o pochi giorni dalla strage, ci fu chi incidentalmente registrò strane voci sul decollo improvviso di aerei del Quarto Stormo e di una loro attività operativa nella zona dell'esplo-

Sparite le registrazioni

ROMA — I nastri con le registrazioni radar del centro della Difesa aerea di Poggio Ballone (Grosseto) sarebbero spariti.

Ciò che rimane sono soltanto alcune trasposizioni su carta di poche tracce e questo nonostante l'ordine di sequestro della magistratura e l'«accentramento», effettuato ad opera dello stato maggiore dell'Aeronautica presso l'aeroporto militare di Trapani Birgi, di tutto il materiale relativo alla strage di Ustica.

Di Poggio Ballone si è parlato molto nel 1990, quando si è scoperto che il radar aveva seguito, in collegamento con gli altri centri della Difesa aerea territoriale, il volo del DC9 dell'Itavia e poteva fornire elementi determinanti per la completa ricostruzione della situazione nel cielo del Tirreno la sera del 27 giugno 1980.

Tuttavia, le poche tracce che sono rimaste a disposizione offrono uno spaccato assai interessante del quadrante a Nord della zona della strage.

Ad esempio, mostrano una attività intensa in corrispondenza della costa orientale della Corsica (dove si trova la base aerea militare di Solenzara). Ed anche la presenza di un aereo che si mantiene in volo circolare sulla verticale delle Bocche di Bonifacio.

Di che velivolo si tratta? Potrebbe essere un aereo radar francese. Un dato è certo: non è l'Awacs americano proveniente da una base tedesca, con cui quella stessa sera si esercitarono piloti e aerei della base di Grosseto ma che non compare tra le tracce che sono rimaste delle registrazioni radar del centro della Difesa aerea di Poggio Ballone.

A. Pu.

sione del DC9. E non si trattava di una persona qualunque ma del sindaco di Grosseto, Giovanni Finetti.

«Sì, Giovanni diceva che c'era qualcosa di strano, qualcosa che aveva a che fare col comandante della base», ricorda N.R., una persona allora molto vicina al sindaco. E altre singolari voci su quella sera finirono per incuriosire C.D.R., che in quel periodo lavo-

rava per la redazione locale del *Tirreno*. Ma in questo caso si trattava di voci col volto e il nome di un colonnello della base, il quale sosteneva: «Macché cedimento strutturale. Quella sera si sono alzati due dei nostri, per andare a intercettare due Mig libici su Ustica». Per terminare con lo sfogo di Alberto Mario Dettori, guidacaccia in servizio nel radar di Poggio Ballone, che la

Gli accertamenti di Priore

ROMA — Giorgio Tedoldi, comandante della base aerea di Grosseto, si schianta contro un albero con la sua automobile l'8 agosto 1980, due mesi dopo la strage di Ustica.

Maurizio Gari, capitano dell'Aeronautica militare, responsabile della sala operativa del radar di Poggio Ballone (Grosseto) la sera della strage di Ustica, muore improvvisamente d'infarto, a 32 anni, il 9 maggio 1981.

Alberto Mario Dettori, maresciallo dell'Aeronautica militare, anche lui quella sera in servizio a Poggio Ballone, s'impicca a un albero il 30 marzo 1987.

Ivo Nutarelli e Mario Naldini, in volo sullo stesso TF104 la sera della strage e ufficialmente rientrati a Grosseto 19 minuti prima dell'esplosione del DC9 Itavia, muoiono a Ramstein, in Germania, il 28 agosto 1988, durante l'esibizione delle Frece tricolori.

Nel 1983, investito da un motorino mentre rientra a casa, muore anche il sindaco di Grosseto, Giovanni Finetti.

Su questi sei decessi, il giudice istruttore Rosario Priore e i due Pm Roselli e Salvi stanno svolgendo nuove indagini.

Nessun sospetto, per il momento. Solo la constatazione che tutte e sei queste persone erano in qualche modo entrate in contatto con la strage di Ustica.

O per aver direttamente partecipato ad attività operative il 27 giugno 1980 o, come nel caso del sindaco comunista Giovanni Finetti, perché avevano raccolto strane «voci» su un possibile coinvolgimento di piloti e aerei della base nella vicenda dell'esplosione del DC9 Itavia.

A. Pu.

mattina del 28 giugno alla cognata confidò: «C'è mancato poco che scoppiasse la guerra».

Purtroppo, di quelle testimonianze non ne resta a verbale che una soltanto (si tratta di C.D.R., interrogato nel 1988). Perché il sindaco Giovanni Finetti è morto nel 1983, investito da un motorino e Alberto Mario Dettori è stato trovato con una corda al collo una mattina di marzo del

1987. E l'elenco non finisce qui. Tuttavia, il giudice istruttore Rosario Priore e i due Pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi di testimoni ne hanno rintracciati altri, molti altri. Intanto, quasi tutti i piloti che quella notte erano in servizio, compresi quelli che «ufficialmente» rientrarono a Grosseto venti minuti prima della strage e che avevano partecipato ad una esercitazione con un

Prese di mira 7 abitazioni, uno studio legale e le auto di poliziotti e carabinieri

Ustica, sotto tiro chi indaga

Misteriose incursioni nelle case dei più stretti collaboratori del giudice Priore Pressioni sui periti, telefonate anonime: la magistratura vuole vederci chiaro

ROMA — Non sono ladri, semplicemente perché non rubano. Ma hanno ottime informazioni e un unico obiettivo: intimidire. E' questa la convinzione dei magistrati che stanno lavorando per chiarire il mistero di dieci effrazioni compiute negli ultimi dieci giorni ai danni di sette abitazioni, uno studio legale e due automobili, effrazioni strettamente connesse all'inchiesta sulla strage di Ustica. L'elenco comprende: tre agenti e tre militari dei due nuclei speciali dell'Ucigos e dei carabinieri alle dirette dipendenze del giudice istruttore Rosario Priore e del Pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, titolari appunto dell'indagine sulla strage; lo studio di Osvaldo Fassari, che è legale dell'Itavia; l'appartamento del generale Mario Cinti, perito di parte civile dei familiari delle 81 vittime del DC9.

Alle effrazioni occorre aggiungere una serie di telefonate di disturbo, che da qualche settimana stanno colpendo i numeri privati di un certo numero di persone anch'esse coinvolte in questa inchiesta e il recentissimo furto nella redazione del settimanale *Europeo*, dove i ladri si sono invece impossessati di un palo di cartelle con note, appunti sulla strage e foto, compreso l'elenco delle nove morti sospette di sottufficiali e ufficiali dell'Aeronautica in qualche modo legati al mistero di Ustica. Si tratterebbe dell'unico furto: negli altri casi, a parte la grande confusione, in cui sono stati lasciati gli appartamenti, non risulta rubato alcun oggetto.

Da registrare che nello studio dell'avvocato dell'Itavia, Osvaldo Fassari, non c'è nemmeno stata una vera effrazione: la porta è stata aperta nella pausa per il pranzo, con la stessa chiave che il portiere custodiva dentro la guardiola. Orologi antichi e dipinti non sono stati toccati e nemmeno i



La ricostruzione del DC9 Itavia in un hangar dell'aeroporto di Pratica di Mare (Foto Agf)

fascicoli che riguardano il processo.

La Digos è stata già incaricata di svolgere le indagini, mentre un piano per la protezione degli altri potenziali obiettivi è stato già messo a punto. Ma al di là dell'aspetto tecnico e investigativo, ciò che più inquieta la

magistratura sembra essere proprio il significato di queste effrazioni compiute in una fase delicatissima dell'inchiesta, che procede a ritmo serrato in vista della scadenza d'ottobre.

E parallelamente all'attività dei «ladri che non rubano», ci sarebbe un

forte aumento della pressione su alcuni periti d'ufficio al lavoro intorno al relitto dell'aereo nell'hangar della base di Pratica di mare. Filtrano insistenti le voci sul tentativo di ripresentare tra le ipotesi ancora quella di un cedimento strutturale, già scartata dalla

Commissione tecnico-formale del ministero dei Trasporti nel 1982 e definitivamente accantonata alla fine del 1983, dopo la scoperta di tracce di esplosivo (T4) sui frammenti del DC9 analizzati nei laboratori dell'Aeronautica militare (senza contare le tracce di Tnt che vennero rilevate dagli analisti del Cnr). Ma per chi da dodici anni punta comunque a insabbiare l'inchiesta e a vanificare l'accertamento di responsabilità dirette e indirette, sarebbe sufficiente riproporre una spaccatura all'interno del collegio proprio come accadde nel 1990 con la Commissione Biasi.

I magistrati sono intanto in attesa di poter ripartire alla volta degli Stati Uniti per una nuova serie di interrogatori di ex ufficiali e agenti in servizio all'ambasciata degli Stati Uniti a Roma nel giugno del 1980.

E' ormai accertato che dal giorno successivo alla strage e per una settimana, alla rappresentanza diplomatica di via Veneto un team di esperti si occupò di verificare un possibile coinvolgimento di mezzi aerei o navali americani.

Intensi e ai massimi livelli furono anche gli scambi di informazioni con il vertice della nostra Aeronautica militare, un particolare che per tutti questi anni è sempre stato taciuto o negato e che è infatti all'origine delle incriminazioni per alto tradimento giunte a quattro dei nove generali da tre mesi nel mirino degli inquirenti.

Uno dei capitoli più controversi di questa attività svolta in parallelo da Aeronautica militare e funzionari (militari o diplomatici o uomini dell'*intelligence*) della ambasciata USA riguarda il Mig 23 libico (?) precipitato sulla Sila che, come sembra accertato e in contraddizione con la versione ufficiale fornita dall'Arma azzurra, non partì affatto da Bengasi.

Andrea Purgatori

ROMA — «Mi telefonò a casa un paio di giorni dopo la strage di Ustica: "Comandante, si ricorda di me? Sono Dèttori". Li per li il nome non mi diceva niente. Allora mi ricordò di un incontro che avevamo avuto nel 1978, con i sottufficiali della base di Grosseto. Mi rammentò alcuni particolari della sala e di una uscita che aveva avuto il comandante. Era agitatissimo: "Comandante, siamo stati noi a tirarlo giù. Siamo stati noi". Lo bloccai subito: ma che stai dicendo? E lui: "E' una cosa terribile...". Era sempre più agitato. Gli dissi: guarda, ti rendi conto che è una cosa enorme, ci vogliono delle prove, dei riferimenti. E lui: "Io non le posso dire nulla, perché qua ci fanno la pelle". Cercai di calmarlo, perché tanto più era agitato, tanto più poteva essere pericoloso per lui...».

Mario Ciancarella, ex capitano dell'Aeronautica in servizio alla base di Pisa fino al 1980, imputato di insubordinazione perché tra i fondatori del movimento dei militari

«Siamo stati noi a tirarlo giù»

Ma il maresciallo che fece le rivelazioni fu trovato impiccato nell'87

democratici, processato ed espulso dall'Arma azzurra, oggi fa il libraio, ma non ha mai dimenticato una virgola di quanto accadde intorno a lui e agli altri sottufficiali e ufficiali investiti da una tempesta di accuse per aver osato alzare la testa di fronte agli stati maggiori. Bene, adesso Ciancarella ha deciso di raccontare tutto e la rivista *Avvenimenti* ha già pubblicato una prima parte dei suoi ricordi. Testimonianze che aggiungono tasselli importantissimi per ricostruire la vicenda di cui è stato protagonista il maresciallo Mario Alberto Dèttori, il radarista di Poggio Ballone trovato impiccato nel 1987.

Nelle prossime ore, Ciancarella sarà ascoltato dal giudice istruttore Rosario Priore, che sul «caso Dèttori» vuole far luce completa. La que-

stione è delicatissima e potrebbe forse chiarire il mistero sulle possibili connessioni tra la base di Grosseto, il radar di Poggio Ballone e la strage del DC9. Nei giorni scorsi, infatti, il magistrato avrebbe sequestrato una agenda del maresciallo Dèttori, in servizio proprio a Poggio Ballone la sera del 27 giugno 1980, su cui sarebbero annotati riferimenti a «missili» e alla «Difesa aerea». Il fatto è che il giorno dopo la strage, Dèttori confidò con tono concitato alla cognata che «eravamo stati a un passo dalla guerra». E che questa confidenza trova oggi una conferma sostanziale nelle parole e nei ricordi del capitano Mario Ciancarella.

Dunque, capitano, quando Dèttori la chiamò era agitato.

«Molto. Tanto che le cose che mi stava dicen-

do mi fecero uno strano effetto. Voglio dire che mi preoccupai più di calmarlo che di capire effettivamente che cosa era successo».

E poi? Il maresciallo si riferisce vivo con lei?

«Sì, ai primi di agosto. Mi telefonò una seconda volta a casa. Ma con un tono completamente diverso. Era freddissimo. Accennò alla faccenda del Mig trovato sulla Sila, a cui devo dire che in quei giorni non avevo dato troppa importanza. Poi mi ricordò che gli avevo chiesto riferimenti precisi, prove».

Gliele fornì?

«Mi disse: "Io le posso dare solo alcuni suggerimenti, che poi lei deve verificare". Gli chiesi: scusa, ma in base a cosa mi dai questi suggerimenti? E lui: "Dopo questa puttana del Mig... si guardi gli orari degli at-

terraggi, i missili a guida radar e a testata inerte". Gli risposi che lo avrei fatto. Ci scambiammo gli auguri estivi. E da allora non lo sentii più».

Ciancarella ricorda che per lui non ci fu più nemmeno il tempo di farli quei controlli suggeriti da Dèttori. All'inizio di settembre cominciò la raffica di accuse contro il movimento dei militari democratici e prima della fine dell'anno arrivò anche l'imputazione di insubordinazione. «Avevo la testa da un'altra parte e nella mia stessa situazione c'era anche un mio caro amico, Sandro Marcucci», ricorda Marcucci, anche lui capitano pilota dell'Aeronautica, anche lui espulso dall'Arma azzurra, è precipitato a febbraio in Toscana con il suo aereo antincendio.

Un incidente discusso e discutibile, sostiene

Ciancarella. Avvenuto appena due giorni dopo la pubblicazione sul *Tirreno* di una durissima lettera aperta che Marcucci aveva scritto sui temi della libertà e democrazia in Aeronautica.

Anche Marcucci sapeva delle confidenze di Dèttori?

«Marcucci sapeva altre cose. Ad esempio, sosteneva che quel Mig precipitato sulla Sila era partito dalla base di Pratica di Mare. Lui a Pratica c'era stato a lungo, per un corso sul G222. Me ne aveva parlato più volte».

Ieri, in occasione della cerimonia di giuramento del corso Nibbio IV all'Accademia di Pozzuoli, il capo di stato maggiore dell'Aeronautica, generale Stelio Nardini, ha detto: «Ciò che è avvenuto lunedì scorso a San Marcuto (l'approvazione della relazione finale che

mette sotto accusa l'Arma azzurra per le omissioni sulla strage di Ustica, n.d.r.) ha procurato ferite più laceranti di quelle che hanno segnato i corpi, cinquantuno anni orsono, dei nostri caduti, ma noi non smetteremo un solo attimo di lottare per la causa della verità. Perciò oggi, davanti a questa bandiera e a tutti voi, dico: nessun uomo dell'Aeronautica militare ha mai tradito la loro memoria, il loro sacrificio, il giuramento di fedeltà alle nostre istituzioni».

Poi di fronte ai giornalisti, Nardini ha voluto precisare che nelle sue parole non vi era nessun intento polemico: «Non mi permetterei mai di essere polemico con nessuno — ha detto l'alto ufficiale — noi però non ci sentiamo sotto accusa, siamo soltanto amareggiati. Ancora non so per quale motivo è caduto il DC9 dell'Itavia a Ustica. Ci sentiamo parte di questa tragedia che ha colpito il Paese e riteniamo che in questo stato di diritto la verità verrà fuori».

Andrea Purgatori

USTICA / Nuove conversazioni tra i radar alimentano i sospetti su un coinvolgimento americano

«Vedono diversi aerei USA»

Il generale Nardini: inspiegabile che dopo 12 anni non si sappia la verità

ROMA — Altre mille pagine di trascrizioni telefoniche delle comunicazioni intercorse tra i radar dell'Aeronautica militare nella notte della strage di Ustica piombano sull'inchiesta per confermare che fin dalla scomparsa del DC9 dagli schermi partì un allarme sulla presenza di aerei americani in esercitazione. Ma non solo. Si scopre anche che un altro aereo della US Navy mai dichiarato dalle autorità statunitensi, un CA1 adibito al trasporto Vip, decollò da Pisa per Sigonella verso le 22. E che fu ripetutamente fatta l'ipotesi di una esplosione in volo o di una collisione, mentre nella agitazione generale si cercava di rintracciare l'addetto della US Air Force presso l'ambasciata.

Alle 22.23, circa due ore e mezzo dopo la strage del DC9, il colonnello Fiorito De Falco dell'1-tav chiama Ciampino per parlare con il colonnello Guidi. Vuole avere notizie. E Guidi gli dice che sta cercando di averle dai radar siciliani della Difesa aerea.

Guidi: «Sì, c'era l'esercitazione perché dice che vedono razzola diversi aeroplani... americani, no, eh... io stavo pure ipotizzando un po' una eventuale, una eventuale collisione». E Fiorito: «Sì o un'esplosione... esplosione in volo». Guidi: «O un'esplo... e sì perché sto fa... se c'avevano 'st'esercitazione, ma e adesso vogliamo vedere un po' cercando di entra' in contatto con gli americani eventualmente lì a Sigonella, eh...».

Poi viene contattata l'ambasciata americana. Passa qualche minuto e il nastro incide una conversazione assai concitata fra operatori del radar di Ciampino. Primo op.: «Ma guarda l'unica cosa era riuscire a beccare il qualche... dell'ambasciata era, era da riuscì a parlare con qualche americano di Sigonella». Secondo op.: «E come? E' questo che lo sto chiedendo a loro». Primo op.: «No, vabbe' è impossibile, scusa una cosa, telefoni a Sigonella e gli dici: ma voi quando lì è cascato un Phantom chi caz-

zo chiamate degli americani? Ecco, è cascato un Phantom dimmi chi devo chiamà...». (...) Secondo op.: «E appunto no, come se uno arriva a Sigonella ti arrivano le camionette della MP americana che ti mettono pure il dito nel c... quando scendi dall'aereo! Che quando so' andato col DC9 sembrava che... che fossimo venuti da Cuba!».

Questo dunque il tono complessivo di molte comunicazioni registrate a Ciampino. Tra frasi esplicite («Allora io chiamo l'ambasciata, chiedo dell'attaché, eh... senti guarda una delle cose più probabili è la collisione in volo con uno dei loro aerei secondo me...»), riflessioni ad alta voce («Senti... la... scusami tanto: l'esercitazione interessava aeroplani americani... molti? ... ce l'avevamo noi l'esercitazione...») e anche qualche dato («Chi c'era?... C'era un'esercitazione? C'era un'esercitazione in giro? Americana?»; «Beh, guarda... dalle 12.30 alle 17 la Patri- cia»; «Fino a che ora?»; «Fino al-

le 15.00... avete avvertito quel Centro operativo di pace il allo Stato Maggiore, lì... c'è il Cop là... il coso»).

Per il giudice istruttore Priore e i due Pm Roselli e Salvi l'obiettivo è adesso quello di cercare un raccordo tra tutti questi elementi che portano verso un sospetto sugli americani (sempre taciuto dall'Aeronautica per almeno dieci anni) e le testimonianze lacunose o in alcuni casi reticenti dei militari indiziati e imputati. Dalla Sardegna il capo di Stato Maggiore dell'Arma azzurra, generale Stello Nardini, fa intanto sapere di continuare a credere che non ci fu alcun complotto e si dice sorpreso perché nel caso Lockerbie «dopo 20 mesi si sa che è stata una bomba e si è indicato persino il posto dove essa è stata collocata», mentre per il caso di Ustica «non è spiegabile e giustificabile che in uno Stato come il nostro dopo 12 anni non si sappia perché un aereo è caduto».

Andrea Purgatori

24/5/82

CORRIERE DELLA SERA

USTICA / Recuperate parti del serbatoio Tra i rottami del Dc9 i pezzi di un «caccia»

DAL NOSTRO INVIATO

TORINO — Con un clamoroso autogol, i periti (degli imputati ma non solo) che avevano richiesto una nuova campagna di recupero dei resti del Dc9 Itavia nella speranza di trovare la prova definitiva a sostegno dell'ipotesi della bomba (e contro quella del missile), si trovano improvvisamente fra le mani un canestro ingombrante, pieno di guai. Il canestro è uno dei contenitori riportati a galla al largo di Ustica alle 23,35 di lunedì 18 maggio. E i guai sono una quindicina di pezzi contorti, rigati, del serbatoio supplementare di carburante d'un caccia quasi certamente americano. Un Phantom della Navy, secondo le indiscrezioni.

Cautela, raccomandano i magistrati. Non c'è ancora nessuna certezza che un caccia abbia sganciato il serbatoio la stessa sera della strage del 27 giugno 1980. Ma è la prima volta che, accanto al relitto del Dc9 Itavia, compaiono i rottami di un aereo militare straniero. Non solo, l'operazione di sgancio d'un serbatoio supplementare da parte di un caccia è sintomo di una situazione di grave emergenza (avarità o necessità di aumentare la velocità). E queste considerazioni contribuiscono ad aumentare i quesiti sullo scenario nel quale va collocata l'esplosione del Dc9 e la morte degli 81 passeggeri a bordo.

I pezzi del serbatoio recano molte scritte che hanno già consentito una prima serie di valutazioni: a) la casa produttrice è la McDonnell Douglas, la stessa che fabbrica anche aerei civili come il Dc9 esplosivo; b) il serbatoio è di un modello lungo circa 3 metri con capacità di 1.200 litri di carburante. Il giudice istruttore Rosario Priore ha già disposto che venga effettuata una perizia per accertare la durata della permanenza in mare e la compatibilità tra i danni che presentano i pezzi del serbatoio e quelli riscontrabili sulle strutture del Dc9. Contemporaneamente, Priore e i due Pm Salvi e Roselli hanno in programma una rogatoria negli Usa.

«Tutto va nella direzione in cui noi stiamo lavorando. Che cioè privilegia l'ipotesi di una collisione tra il Dc9 Itavia e un aereo militare sconosciuto nel cielo di Ustica, nel quadro di uno scenario complesso e grave come quello d'una azione di guerra», precisa Mario Vadacchino, coordinatore del collegio

dei periti di parte civile e docente di Ottica quantistica al Politecnico di Torino. Anche Vadacchino raccomanda prudenza su questa nuova, clamorosa scoperta. Ma nessuno nasconde che ci si potrebbe trovare di fronte a quella svolta tanto attesa nei 12 anni di indagini. E proprio dal collegio dei periti di parte civile vengono le altre novità di rilievo della giornata. Nell'aula delle conferenze del Politecnico, Mario Pent, docente di Comunicazioni elettriche (e uno dei più grandi esperti di radar in Italia), ha illustrato i risultati di due anni di lavoro. «Dall'analisi delle tracce radar si può sostenere con buona probabilità che un aereo sconosciuto, con il trasponder spento, ha volato in prossimità del Dc9 Itavia per alcune decine di minuti prima dell'incidente», ha detto Mario Pent. La tesi dei periti di parte civile è che il volo del Dc9 Itavia fu utilizzato come copertura.

L'aereo che lo agganciò nel cielo a circa 50 chilometri a nord-est di Roma, per ben due volte fu nettamente visto dal radar Marconi di Fiumicino. E la possibilità che questo avvistamento non corrisponda alla realtà delle cose va valutata, secondo Pent, in un ordine di grandezza variabile tra lo 0,16 e il 10 per cento. Come tutta da rivedere è la teoria dei frammenti del Dc9 in caduta dopo l'esplosione. Lo ha spiegato il professor Angelo Tartaglia, docente di fisica anche lui al Politecnico, che aveva già individuato nel punto in cui sono stati ritrovati i frammenti del serbatoio del caccia, la zona in cui ricercare i resti di un secondo aereo.

Dunque, oltre al caccia misterioso che incrociò il Dc9 poco prima della esplosione, abbiamo adesso una conferma su un secondo aereo che si copriva. Non solo, subito dopo l'interruzione della traccia del Dc9, appaiono in un minuto almeno trenta segnali radar intorno al punto dell'esplosione. Alcuni, ha detto Tartaglia, potrebbero essere quelli che mostrano la manovra di sgancio rapido del due caccia che si muovevano quella notte nel cielo di Ustica. L'inchiesta torna dunque a promettere sviluppi. Questa settimana sono in programma gli interrogatori dei quattro generali dell'Aeronautica imputati di alto tradimento: Bartolucci, Ferri, Melillo e Tascio.

Andrea Purgatori

Il generale non ricorda

Telefonate, nastri e informazioni sugli aerei americani al centro delle contestazioni Bartolucci, riconvocato il 2 giugno, deve difendersi dall'accusa di alto tradimento

CORRIERE DELLA SERA
MERCOLEDÌ 27 MAGGIO 1992

ROMA — Con l'interrogatorio, durato quasi cinque ore, del generale Lamberto Bartolucci, che all'epoca del disastro di Ustica era capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, il giudice Rosario Priore ha ripreso ieri l'indagine sui tredici ufficiali che sono stati coinvolti nella fase più recente dell'inchiesta sulla tragedia.

Affiancavano Priore i pubblici ministeri Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, ed erano presenti oltre al difensore del generale, l'avvocato Vincenzo Crupi, i rappresentanti di parte civile, gli avvocati Costantino Marini, Romeo Ferrucci, Goffredo Garraffa e Franco Di Maria.

Bartolucci, che è stato ascoltato dai magistrati negli uffici-bunker di piazza Adriana, occupa nell'inchiesta una posizione di particolare gravità. Priore, infatti, che al termine dell'interrogatorio di ieri lo ha riconvocato per il 2 giugno, lo ha accusato di attentato contro l'attività del governo, aggravata dall'ipotesi di alto tradimento prevista dall'articolo 77 del codice militare di pace.

In particolare, sulla vicenda di Ustica e sulle cause del disastro, Bartolucci avrebbe fornito alle autorità politiche, che ne avevano fatto richiesta, informazioni errate.

Tra l'altro, secondo quanto gli viene contestato, avrebbe escluso il possibile coinvolgimento nella vicenda di altri aerei, rilevando anche che non era stato possibile esaminare i dati radar di Fiumicino e Ciampino perché subito sequestrati dalla magistratura.

L'interrogatorio di Bartolucci è incominciato verso le 11.30. La contestazione principale fatta al generale si basa sul fatto che quella sera c'era un intenso traffico di altri aerei, probabilmente militari e di nazionalità statunitense, nel cielo di Ustica. Come è

emerso in particolare dalle trascrizioni delle telefonate tra il centro radar di Ciampino, quello di Martina Franca e altre basi. Conversazioni, cioè, di ufficiali che chiedevano conferme sulla presenza di aerei americani.

Durante l'interrogatorio si è fatto in particolare riferimento al colloquio telefonico intercorso tra il tenente Smelzo, che parlava da Martina Franca, e il maresciallo Berardi, del centro operativo dello Stato Maggiore.

Anche in questo caso l'ipotesi presa in esame dagli ufficiali riguardava il possibile coinvolgimento di velivoli statunitensi. Il generale Bartolucci ha nuovamente negato di essere stato informato di quella telefonata.

Un'altra contestazione ha riguardato invece la formazione di una commissione di lavoro statunitense, «allestita» il giorno successivo alla sciagura del DC9.

Per i giudici quest'ultima rappresenterebbe una prova del fatto che l'ex capo di Stato Maggiore non poteva non essere al corrente delle voci su un possibile coinvolgimento degli americani in quanto gli stessi avevano nominato un gruppo di lavoro per accertare cosa fosse realmente accaduto la sera del 27 giugno di dodici anni fa.

L'ufficiale avrebbe risposto che nulla aveva saputo nell'immediatezza del fatto e di non aver avuto informazioni. Il giudice Priore, però, gli ha mosso varie accuse basate sui nastri sequestrati.

Da queste registrazioni emergerebbe anche che, subito dopo la scomparsa del DC9 dell'Itavia dagli schermi radar, furono attivati canali di conoscenza da parte dello Stato Maggiore, di cui lo stesso Bartolucci era il massimo esponente. Anche su questo punto l'ufficiale si sarebbe trincerato più volte dietro i «non ricordo».

R. R.

Individuato nella parte terminale destra della fusoliera il punto che ha poi provocato il cedimento della struttura

Strage di Ustica, terza ipotesi: collisione

Trovato il punto dell'esplosione e gli esperti concordano, quella sera c'era un caccia non identificato

ROMA — Dopo dodici anni di enigmatico silenzio, ecco che il relitto del DC9 Itavia comincia a trasmettere qualche segnale. A parlare, come dicono gli esperti. E a mostrare finalmente la zona in cui si è prodotta la ferita che ha scardinato l'intera struttura, il punto dell'esplosione che ha provocato la strage del 27 giugno 1980.

Si tratta della parte terminale destra della fusoliera, in corrispondenza del pilone d'attacco del motore e della toilette. Dove corrono i cavi del sistema elettrico e i condotti che portano il carburante alla turbina. Uno tra i punti più vulnerabili dell'aereo. L'ideale per piazzare una bomba. Ma il nodo è e rimane proprio questo: fu un ordigno o un missile a causare la strage? E nell'ipotesi di una bomba come

si potrebbero mai spiegare le evidenze e i comportamenti depistanti, omissivi di altissimi ufficiali dei nostri servizi e dell'Aeronautica tesi solo a coprire, negare l'ipotesi di un missile?

A un mese esatto dalla scadenza dei termini dell'inchiesta e con la promessa (non ancora formalizzata in apposita legge) di un'ulteriore proroga di circa un anno, il giudice Rosario Priore e i due pm Roselli e Salvi si trovano a maneggiare un materiale che promette di diventare sempre più incandescente. A cominciare proprio dalle perizie. Sembra infatti che su un passaggio chiave dell'analisi dei tracciati radar ci sia una piena convergenza di risultati tra il collegio di esperti di parte civile (il gruppo di docenti del Politecnico di Torino guidato da Mario

Vadacchino, Mario Pent e Angelo Tartaglia) e il professor Giovanni Piccardi, nominato da Rosario Priore. Il passaggio riguarda la presenza la notte della strage nel cielo di Ustica d'un caccia non identificato che incrociò il DC9 al momento dell'esplosione. Ebbene, la possibilità d'errore del radar è stata valutata nell'ordine di una contro un milione. Il caccia c'era, senza dubbio.

Così, si fronteggiano non solo sulle ipotesi ma ancora una volta sui fatti le due diverse squadre di tecnici ed esperti e legali che tendono a spiegare due opposti scenari per questa strage. Da una parte la bomba, dall'altra il missile. Passando però da qualche mese per una terza strada, per quella che in apparenza potrebbe sembrare una mediazione di comodo e invece

si va facendo via via un'ipotesi tutt'altro che inconsistente: la cosiddetta collisione. Non un banale «tamponamento» tra il DC9 e un altro velivolo da identificare ma un vero e proprio «scontro» nei cieli, come risultato di una disperata manovra di emergenza operata da un caccia che viaggiava «coperto» dal DC9 e che si sarebbe all'improvviso trovato al centro d'una trappola organizzata per abatterlo. Era il Mig 23 libico poi finito sulla Sila? Possibile.

Per arrivare a questa terza ipotesi di lavoro, alcuni tra gli esperti si sono basati sulla prima serie di dati obiettivi disponibili. Proviamo a elencarli: a) l'assenza di riscontri certi e visibili sulla presenza di una bomba nella toilette; b) l'assenza di tracce di schegge d'un missile aria/aria

sulle parti recuperate; c) la presenza sui radar di almeno un altro aereo (due, secondo le parti civili, di cui uno sotto al DC9) nella zona e nel punto della strage.

Il fatto è che una bomba sistemata nella toilette ne avrebbe distrutto i componenti. Ma in fondo al mare sono stati trovati moltissimi pezzi intatti e su nessuno di questi ci sono segni evidenti di esplosivo. Non solo, nei mesi passati sono stati condotti esperimenti e studi sulla possibile collocazione dell'ordigno: nella cappelliera (ma le maschere dell'ossigeno sono intatte); sotto un sedile (ma il pavimento è intatto). E nemmeno le prove sulla quantità di esplosivo hanno messo d'accordo tutti (troppi tre chili e troppo pochi appena due).

La parola passa in que-

sti giorni ai laboratori, quello del Rarde britannico compreso (Lockerbie). E intanto riprendono gli interrogatori degli imputati, con interessanti smarcamenti soprattutto sul versante del Mig 23 libico (chi collaborò con gli uomini della Cia? Chi ordinò di portarli in Calabria? Chi ne fu informato?) e con il solito contorno di strani episodi che hanno per protagonisti e vittime gli stessi investigatori o i periti. Tra furti senza refurtiva scomparsa, automobili danneggiate, dossier riservati sulle indagini che escono dagli armadi blindati e finiscono sul pavimento, siamo più o meno a quota venti. Con un aggiornamento piuttosto clamoroso. Che stavolta riguarda invece un imputato eccellente tra i quattro incriminati per alto tradimento, il

generale di squadra Zeno Tascio, ex capo del Sios, trasferito in primavera allo Stato maggiore dell'Aeronautica.

A Tascio è stato assegnato uno degli alloggi di servizio che si trovano nel palazzo di cristallo dove hanno sede molti uffici dei reparti dello Stato maggiore, proprio alle spalle del Palazzo dell'Aeronautica. Bene, prima dell'estate qualcuno è riuscito a eludere la stretta sorveglianza armata che c'è all'interno del perimetro di viale Pretoriano, è entrato nel suo alloggio e ha rovistato indisturbato tra carte e oggetti.

Sembra che nulla sia stato rubato. Ma su quest'episodio, che definire imbarazzante è poco, non sarebbe stato comunque fatto alcun rapporto scritto.

Andrea Purgatori

USTICA / Accelera l'indagine di Priore, «drammatica» la trasferta siciliana

Registro radar falsificato

Marsala: tagliata e riscritta la pagina del giorno della strage

ROMA — La pagina del «registro operazioni» del centro radar della Difesa aerea di Marsala con i dati del 27 e 28 giugno 1980 fu tagliata, distrutta e poi riscritta per far sparire ogni traccia che potesse permettere di ricomporre l'inconfessabile scenario della strage di Ustica. Lo ha scoperto il giudice istruttore Rosario Priore, durante la trasferta di tre giorni in Sicilia, nel corso di una serie di ispezioni, confronti e interrogatori a sottufficiali e avieri dell'Aeronautica che Alfredo Galasso, uno dei legali di parte civile, ha definito «drammatici».

Documenti sequestrati, perquisizioni e nuove testimonianze consentono ormai agli inquirenti di «rivedere» una percentuale consistente di quello scenario che con ostinazione s'è cercato di far scomparire. E che proprio il giorno della strage, sulla base di Trapani Birgi, si materializzava nel livello d'allarme d'una decina di caccia. «Cinque in Charlie e cinque in Delta», come comunica uno degli operatori: cioè, appena di un livello sotto la soglia del conflitto armato col nemico che si trova, anche questo, bene identificato nelle informative che il Sismi produce durante tutto il mese di giugno.

Caccia libici, Mig 23 ma anche Mig 25 (con autonomia molto maggiore e sufficiente all'andata/ritorno), segnalati in azioni di disturbo e penetrazione lungo le aerovie del basso Tirreno: questo registra il nostro controspionaggio, su dati che riceve in tempo reale da piloti italiani al servizio di Gheddafi. Ma è il percorso di queste informazioni che insospettisce oggi i magistrati. Le notizie vengono infatti inviate dalla Libia in Veneto, presso un contatto del Sismi a Verona, e da lì a Roma, nella centrale di Forte Braschi. Un passaggio che, alla luce delle ultime

scoperte, non è di poco conto.

In Veneto, l'allora ministro e leader dei dorotei Antonio Bisaglia ha ottime frequentazioni con il capocentro Sismi di Padova. E proprio Bisaglia, sempre secondo un documento Sismi del 3 luglio 1980, è la persona cui fa capo il giornalista che la mattina del 28 giugno, poche ore dopo la strage di Ustica, organizza con la

complicità di apparati del Viminale e della questura di Roma il clamoroso distaggio con una telefonata anonima in cui si parla della (falsa) presenza a bordo del DC9 Itavia del terrorista nero Marco Affatigato.

Sull'identità del «giornalista», alla cui identificazione i magistrati lavorano da mesi, solo voci, sospetti, ipotesi. Ma non sono affatto voci quelle

che appaiono nel documento Sismi relativo alla notte stessa della strage, in cui si segnala una «attività volativa» di «aerei militari libici» in una zona che viene definita «contigua a quella dell'incidente». Come a dire che mentre il DC9 esplodeva nel cielo tra Ponza e Ustica i Mig di Gheddafi erano in volo da qualche parte nello spazio aereo controllato dal nostro sistema di Difesa aerea. Possibile che nessuno dei radar li abbia visti?

La scoperta del registro con le pagine tagliate, distrutte e riscritte nella base di Marsala spiega forse più di quanto sia necessario su cosa accadde la notte del 27 giugno del 1980. E fa il paio con la scomparsa del registro della base radar di Licola (Napoli), con la manomissione o l'occultamento di una quantità impressionante di altri documenti e di nastri radar. Secondo Alfredo Galasso, gli accertamenti e gli interrogatori compiuti fino a ieri notte a Marsala dal giudice Priore «hanno rivelato che pochi minuti dopo la caduta del DC9 Itavia giunse l'ordine di tacere, nascondere, cancellare».

Ma l'ostinata volontà di tacere, coprire, che ha già portato all'incriminazione di oltre una settantina di militari, sembra resistere anche di fronte alla evidenza delle prove.

Intanto ieri, nella base di Marsala, hanno deciso di affrontare le nuove domande del giudice solo gli avieri e i sottufficiali, perché l'avvocato Carlo Taormina, difensore degli ufficiali imputati (Ballini, Giordano, Muti), non era presente. Non mancheranno le occasioni, comunque. L'inchiesta giudiziaria, che dopo quello militare sembra aver penetrato un più alto e oscuro livello di conoscenza sulla strage (politico), è in fase di accelerazione.

Andrea Purgatori

ALL'OSPEDALE DI NIGUARDA

Trapianti di fegato mortali Inchiesta aperta a Milano

MILANO — Che cosa ha ucciso i pazienti sottoposti a trapianto di fegato tra il novembre '93 e il giugno '94 all'ospedale di Niguarda? Un'inchiesta giudiziaria è stata aperta dalla Procura che da un mese e mezzo sta verificando, attraverso le cartelle cliniche sequestrate al reparto Pizzamiglio, la veridicità dei fatti esposti nella denuncia della moglie di uno dei pazienti deceduti. L'ipotesi è che qualcosa non abbia funzionato nel liquido utilizzato per conservare gli organi prelevati in attesa dell'impianto, ma data la complessità dell'intervento non è escluso che all'origine dei frequenti decessi ci siano anche altre cause.

L'ospedale di Niguarda, dunque, è sotto inchiesta. L'ex direttore del centro trapianti, Lino Belli, considerato valente chirurgo nei trapianti di rene e fegato, oggi in pensione, è stato colpito da un avviso di garanzia per la morte di un paziente, un uomo di 62 anni, pure medico, ma che lavorava nell'ambito dell'amministrazione di un ospedale della provincia. La moglie aveva sentito che il liquido utilizzato per la conservazione dell'organo, fra l'altro utilizzato in tutti i centri trapianto, poteva essere la causa del decesso. Oltretutto, altri candidati al trapianto sono deceduti nello stesso periodo, in misura maggiore rispetto alla norma. Si dice 10 su 20, ma, si difende l'ospedale, le statistiche, in casi così complessi come il trapianto di fegato, vanno fatte su tempi più lunghi.

La direzione dell'ospedale conferma l'apertura dell'inchiesta e di aver messo a disposizione dell'autorità giudiziaria tutto il materiale disponibile. Il professor Domenico Forti, che dal giugno '94 ha assunto la responsabilità del centro trapianti addominali, esclude categoricamente «che si possa parlare di organi infetti trapiantati. E la mortalità di quel periodo è stata del 42% (6 pazienti su 14)». I sospetti sul liquido avevano già indotto l'ospedale a segnalare gli episodi alla ditta fornitrice, che ritirò tutte le partite giacenti.

14/10/95

Confermata la battaglia aerea La Saratoga non era a Napoli

ROMA — Un caccia «Phantom» americano che «da un aeroporto militare è partito», un aereo «scoppiato in volo», uno o più F104 italiani che non ce la fanno a stargli dietro, il radar che inquadra addirittura «tre» tracce e la portaerei «che là nella rada non ce l'hanno nemmeno trovata», l'«America» che «ha l'interesse che l'Italia rimanga neutrale» e il governo italiano che «quando so' americani non valgono un cazzo...». Tono e argomenti della conversazione sono più o meno questi. Agghiaccianti, se pensiamo che il registratore del centro di controllo di Ciampino incide tutto alle 22.04 del 27 giugno 1980, cioè un'ora e cinque minuti dopo l'esplosione del DC9 Itavia. E agghiacciante è la casualità con cui questa lunga conversazione finisce sul nastro sequestrato dai magistrati. Infatti, nessuno dei tre militari che stanno parlando nella torre di controllo della base di Grosseto può immaginare che il telefono della linea diretta con Ciampino è rimasto fuori posto e il sistema di registrazione è in funzione.

Dunque, anche le pentole piene di silenzi e di bugie non sempre hanno il coperchio. In questo caso, se un coperchio c'era è saltato: per confermare un sospetto che da oltre 12 anni grava sulla strage di Ustica, quello di una battaglia aerea tra caccia alleati e libici lungo la rotta che il DC9 stava percorrendo. Durante cinque mesi, il giudice istruttore Rosario Priore e i due Pm Roselli e Salvi hanno pazientemente ricostruito questa conversazione (sequestrata nel 1980 e mai decodificata) con la collaborazione di sette esperti. Questi sono i risultati.

Primo. La conversazione, registrata sulla linea telefonica Ciampino/Grosseto, dovrebbe essere avvenuta all'interno della torre di controllo della base toscana (sulla quale operano da sempre F104S ed F104TF biposto da addestramento).

Secondo. Tre sono i militari che parlano. Uno risponde al nome di Mario e, secondo le valutazioni dei giudici, dovrebbe essere un pilota. Si fa l'ipotesi di Mario Naldini, che con Ivo Nutarelli quella stessa sera decollò su un F104TF ma che, stando ai registri di volo della base, rientrò un quarto d'ora prima della strage. (Naldini e Nutarelli sono morti nel 1989, durante l'esibizione delle Frecce tricolori). Inizialmente era stata fatta l'ipotesi che Mario potesse essere Mario Dettori, il maresciallo del radar di Poggio Ballone trovato impiccato nel 1987 e che, la mattina successiva alla strage, aveva detto alla cognata: «Siamo stati a un passo dalla guerra». La pista è poi caduta. Sull'identità degli altri due, ancora il buio.

Terzo. Dall'esame della conversazione emerge con chiarezza sufficiente che almeno un Phantom americano era in volo nella zona della strage e sembra di intuire che uno o più F104 della nostra aeronautica furono fatti decollare per intercettarlo.

Quattro. C'è la conferma che la portaerei Saratoga non si trovava nella rada del porto di Napoli, contrariamente alla versione da 12 anni fornita dalla US Navy.

Andrea Purgatori

Nella torre di Grosseto la sera della strage si parlava senza sapere che il collegamento con Ciampino era aperto

Ustica, allora il Phantom c'era

«La valutazione deve essere che tutti si siano accorti...»

ROMA — Ecco alcuni estratti della conversazione registrata alle ore 22.04 del 27 giugno 1980 (un'ora dopo la strage), che sarebbe avvenuta nella torre della base militare di Grosseto. Tre le persone che discutono: Mario, Voce Uno e Voce Due. Tra parentesi le parole di «incerta comprensione». L'abbreviazione (inc.) sta per «totalmente incomprensibile».

Mario — Allora è chiaro, non c'è bisogno veramente, (inc.) i soccorsi, scusa...

Voce Uno — Esatto.

Mario — O no?

Voce Uno — Tanto non è una conclusione, qui bisogna andare dove finisce...

Mario — Ascoltami bene, io sono il tizio su un Phantom, non a far confusione, con un Phantom che qua si prende e si distanzia, tu ti distanzi da questo traffico e via.

Voce Due — Il Phantom si va a mettere...

Mario — Anche se è, avranno già chiuso tutto, eh...

Voce Due — E' chiaro.

Mario — E perciò l'Aeronautica non ci pensava a mettere (un controllo).

Voce Uno — Qui poi il governo quando so' americani non valgono un cazzo... li devi (inc.) Mario, parliamo di radar... ma tu, che cascasse...

Mario — Non sapete

niente voi, quando so' ritornato che quando un

(inc.) è scoppiato in volo...

Voce Due — E quello è un Phantom.

Voce Uno — L'aeroporto militare che si ferma a una verifica, ma quanti, quanti...

Mario — Ma ora è andato (inc.), questo è un altro discorso...

Voce Due — Il timore, che è partito, sono d'accordo che... voi l'avete visto stavate lì... (inc.).

Mario — L'ha visto l'Aeronautica.

Voce Due — Già che poi da un aeroporto militare

è partito, eh. Dobbiamo anche escludere la veridicità.

...
Voce Uno — Che aerei erano...

Mario — Ma io questo non lo discuto...

Voce Uno — Lo so, quello è un 104 deve sta giù, vengo, via, boom. Andiamo a prenderci ancora un'ora o due poi...

Mario — E' un Phantom.

Voce Uno — Non potrà mai andà appresso all'F15, all'F16 c'ha un'altra struttura, poi è anche un Phantom, vola pure (inc.) però fino a pochi mesi fa...

Mario — Do' stà il Phantom lo vedevi tu (inc.)?

Voce Uno — C'era un Phantom lo vedevo lì solamente c'era (inc.)...

...
Mario — Qui il discorso è... dove sta la portaerei...

Voce Uno — (inc.)

Mario — Infatti dicono che la portaerei, dicono che la portaerei non ce l'hanno trovata.

Voce Due — Ma infatti, ma dove vivono, chissà che fine ha fatto...

Mario — (inc.) o un 104, dicono che là nella rada non ce l'hanno nemmeno trovata perché dopo...

...
Voce Uno — Ma troppe, è ovvio che è caduto.

Voce Due — E' partito in ritardo, e quindi (inc.)...

Mario — Eh, dico non c'hanno le linee nell'equi-

paggiamento, e poi...

Voce Due — Dovrebbe andà fino, al massimo a livello 450.

Mario — Insomma, allora a questo punto voi dove cazzo l'avete mandato?

Voce Due — No... ma qui un ritardo (di linea) sarà notevole in questo caso.

Mario — E infatti, ecco qui è stato il discorso della valutazione, va bene, perché il discorso è nato qui, no, quello che ho sentito; la valutazione deve essere che tutti si siano accorti...

...
Voce Uno — Aeroplani... e li questi mi dicono sempre che questa è una zona dove ci sono altri due aeroplani quindi non è...

Voce Due — Ricordatevi che è solo una (inc.) se c'è una, una...

Mario — Una ricerca.

Voce Uno — Ma io non sapevo niente che è stato fatto un piano di... (inc.).

Mario — Vabbè, fino adesso ci so' due... (inc.) possibilità, eh!

Voce Uno — Vabbè, un'altra possibilità potrebbe essere che l'America ha l'interesse che l'Italia rimanga neutrale, però se l'Italia ha questi requisiti (inc.) gli americani (inc.), se poi l'Italia non ha questi requisiti potrebbe rimanere tagliata, ma oggi, poi dipende, io ti pago se... se... (inc.)... però qui c'è un'altra cosa da chiedere...

perché... ritorniamo al fatto, quando gli... l'aeroporto di Ciampino voleva sapè (inc.) il comandante o un comandante di pattuglia decidono (inc.) che fanno le leggi (inc.) al ministero Difesa Aeronautica, li parlano di tre sul radar...

«Amato rompa il muro di gomma»

ROMA — «Adesso, intervenga il governo. E spedisca davanti al magistrato gli uomini dell'Aeronautica, i vecchi e i nuovi. Li costringa a tirar fuori carte, nomi, tutto. Tutto quello che ancora sta chiuso a chiave dentro chissà quali cassette. «E visto che a Palazzo Chigi c'è Giuliano Amato, uno dei pochi politici che si è occupato seriamente di questa storia, che prenda in mano la situazione. Che ci faccia sapere se accetta la logica dell'omertà, o se, invece, non gli sembra arrivato il momento di costringere a parlare chi continua a far finta di non sapere. Persino davanti a evidenze clamorose come questa».

Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione dei familiari delle vittime della strage di Ustica, chiama dunque in causa il presidente del Consiglio e il governo. Direttamente. Chiede un intervento immediato, energico. Sul piano interno e anche su quello internazionale. Dopo le rivelazioni sulla conversazione registrata un'ora dopo l'esplosione del DC9, in cui si parla di un Phantom americano e forse anche di un F104 italiano, la polemica si annuncia di nuovo durissima.

Signora Bonfietti, non è la prima volta che vi rivolgete al governo. Perché stavolta vi aspettate quelle risposte che non avete mai avuto?

«Perché quelle tre persone, quei tre militari che parlano del Phantom e di tutto il resto hanno un nome e un cognome. E devono essere stati registrati su un ordine di ser-

LA CONVERSAZIONE

ROMA — Ecco altri estratti della conversazione registrata alle ore 22,04 del 27 giugno '80 (un'ora dopo la strage), che sarebbe avvenuta nella torre della base di Grosseto. Parlano Mario, Voce Uno, Voce Due. L'abbreviazione (inc.) sta per «totalmente incomprensibile». Nella prima parte i 3 discutono del trasferimento di caccia da una base all'altra, cambiando le insegne sul timone di coda (una specie di gioco delle tre carte per superare le ispezioni alleate di verifica sulla consistenza dei gruppi di volo dichiarati). La seconda parte riguarda la richiesta di due caccia (americani?) di muoversi nella zona.

Mario — Però al 60, 70, 80 per cento un popolo amico cioè io... questi ci sono venuti da Grazzanise, hanno preso i migliori equipaggi di volo degli aeroplani e le radio e ci ritrovammo pure un foglio lì che, mi ricordo... di messaggio al III (Comando) e gli aeroplani gli avevano cambiato lo stemma...

Voce Uno — Sì, questi...

vizio del 27 giugno 1980. L'Aeronautica può anche raccontarci, come spesso ha fatto, che non sa, che l'ordine di servizio non c'è più. Se crede, può farlo. E se ne assume tutta la responsabilità, di fronte al Paese. Ma c'è qualcuno che quei nomi può pretenderli lo stesso ed è proprio Amato. Se vuole, lui può ottenerli oggi stesso. Ci penserà la magistratura a fare il resto». Lo sa che su queste ultime rivelazioni il Penta-

«Due aerei americani chiedono di circolare»

Mario — Riverniciato e stuccato e nei punti in cui è stato riverniciato, un po' di vernice si levava eh, hai capito? Io, ieri...

Voce Uno — Scusa una cosa, lì su da voi si vanno a prendere gli equipaggi di volo, voi (inc.) con gli aeroplani (inc.) due F15...

Voce Due — Io infatti ho sentito (inc.)

Mario — Scusa un secondo, io adesso...



Daria Bonfietti, presidente dei familiari delle vittime

gono ha risposto con un «no comment»?

«Mi sarei stupita del contrario. Vede, sono dodici anni che la posizione americana viene puntualmente smentita dai fatti. Da quei pochi documenti rimasti. Non è solo una sensazione: io credo

che molto di ciò che è stato fatto quella notte e anche in seguito, sia stato fatto per nascondere la posizione degli americani. Di episodi ce ne sono tanti».

Me ne faccia uno, signora Bonfietti.

«Durante le operazioni

Voce Uno — No, volevo dirti...

Mario — No, un momento, io adesso mi sto ricollegando al fatto che (l'Air) ci toglie sempre lo stemma e (l'appiccica)...

Voce Due — Un giro di soldi mai visti...

Mario — Qui ci sono già due piani di volo che chiedono se gli aerei possono circolare liberamente dal momento in cui si sono alzati, mo' st'aeroplani (inc.) chiedo a che serve di far vedere...

Voce Due — Gli aerei americani...

Voce Uno — Oh, e allora il ministero risponde di no, allora no, scusa, quando noi andiamo a fare la identificazione che cosa devo dire?

«Queste sono le leggi protocollate, io sono stato autorizzato, questa quindi, finché... questo è di competenza del comandante (inc.) per cui io prima di andare lì avrò dato l'allarme».

Voce Due — Ma il discorso è un altro.

Mario — Ma per quanto riguarda l'arrivare bisogna fare una valutazione (inc.) aeronautica americana...

di soccorso, nelle ore successive alla strage, fu ritrovato in mare anche un casco da pilota americano. Dissero subito che non c'entrava niente. Però il casco sparì e non fu consegnato a chi doveva esaminarlo: cioè al magistrato. Bene, lo sa lei dove è riapparso quel casco? In una delle casse con i rottami del Mig libico precipitato sulla Sila. Coincidenze, no?».

Coincidenze sospette. Ma è ancora troppo poco

per tirare gli americani dentro questa storia.

«Vogliamo parlare del registro di bordo della Saratoga, che per molte pagine a partire da quel 27 giugno presenta, diciamo così, singolari ripetizioni e una identica calligrafia? Oppure vogliamo ricordare che sul registro del porto di Napoli c'è annotato il giorno d'arrivo della portaerei e non la partenza?

«E le conversazioni della notte tra i centri radar, in allarme per la presenza di caccia americani e di una portaerei? Non è quello che si sono detti anche i tre di Grosseto, Phantom a parte?

«Mi domando: ma se queste conversazioni le avessero ascoltate nel 1980, saremmo ancora qui a farci tante domande sul come e sul quando e sul chi?».

Ha detto ieri, a Rimini, durante una conferenza stampa al margine delle giornate internazionali di studio del centro Pio Manzù, Edward Luttwack, consulente del Dipartimento di Stato americano, a proposito di Ustica: «Nun sacciu». Ha poi aggiunto: «E' possibile l'errore, non coprirlo. Se tutti i giornalisti italiani versassero una lira per ogni riga che scrivono su Ustica, si potrebbe creare un centro di ricerche sulla strage che avrebbe mille professionisti e fra cento anni potremmo avere una risposta». Può darsi.

Ma non stiamo ancora aspettando la verità sulle coperture dell'amministrazione americana per Irangate, Irakgate, eccetera, eccetera?

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
LUNEDÌ 19 OTTOBRE 1982

Fermati dai carabinieri, un colonnello e un capitano rifiutano di spiegare perché si trovavano lì; analisi sugli ultimi rottami del DC9

Ustica, spie nel palazzo dei generali

Perquisito di notte l'alloggio di Zeno Tascio, «pizzicati» due ufficiali

ROMA — Porte aperte, un alloggio di servizio a soquadro, due ufficiali dell'Aeronautica che si rifiutano di spiegare perché si trovano dove invece non dovrebbero e i carabinieri che mettono tutto a verbale. La vicenda è di un paio di mesi fa ma i particolari affiorano poco alla volta. C'è imbarazzo, e comprensibile. Perché tutto ciò avviene in uno dei palazzi più sorvegliati della città, quello in cui ha sede lo Stato Maggiore dell'Arma azzurra. E perché vittima dell'effrazione non è un generale qualsiasi, ma nientemeno che Zeno Tascio, l'ex capo del Sios Aeronautica, uno dei militari incriminati di alto tradimento nell'ambito dell'inchiesta sulla strage di Ustica. Cosa cercavano nel suo alloggio?

E' sera quando i carabinieri in servizio di sorveglianza armata all'interno del complesso dello Stato Maggiore nota-

no qualcosa di strano a uno dei piani del cosiddetto Palazzo di cristallo, una modernissima costruzione di uffici e alloggi che si trova alle spalle del monumentale edificio sul viale Pretoriano dove ha sede il comando dell'Aeronautica militare. Forse una finestra aperta o una luce, comunque qualcosa non a posto rispetto all'ordine naturale che dovrebbe regnare al di fuori dell'orario d'ufficio. Fatto sta che i carabinieri si precipitano al piano e, nel corridoio, sorpresa: si trovano davanti due signori, che si qualificano come ufficiali dell'Arma azzurra: un colonnello e un capitano.

L'incontro deve essere piuttosto sorprendente. Ma comunque sospetto. Al punto che i carabinieri decidono di non limitarsi all'identificazione dei due ufficiali, che vengono

IL MINISTRO

Andò: sul Phantom chiederò informazioni agli USA

ROMA — Il Pentagono torna a smentire che la portaerei Saratoga sia mossa dal porto di Napoli la sera del 27 giugno 1980. E insiste nel dire che non c'erano aerei né navi americane nella zona dell'esplosione del DC9 (fatto già ampiamente contraddetto dalle registrazioni telefoniche in possesso della magistratura).

Quanto alla eventuale presenza di caccia italiani in volo quella sera, «no comment»: il Pentagono rinvia la risposta alle autorità italiane. Sui registri della capitaneria di porto di Napoli, risulta l'arrivo in rada della Saratoga il 23 giugno ma non è registrata la data di partenza, che il Penta-

gono sostiene essere avvenuta il 6 luglio successivo.

Il ministro della Difesa, Salvo Andò, ha intanto fatto sapere che, dopo le ultime rivelazioni sulla presenza di un Phantom nel cielo di Ustica la sera della strage, insisterà con il suo collega americano perché da Washington arrivino tutte le possibili informazioni ancora in possesso degli Stati Uniti. In particolare, una mappa con la posizione di tutte le unità aeronavali americane. Andò dovrebbe incontrare Richard Cheney in Scozia durante la riunione dei Gruppi di pianificazione nucleare della Nato.

portati al posto di sorveglianza e interrogati sui motivi della presenza in una zona del Palazzo evidentemente off limits. La

risposta degli ufficiali è ben più sorprendente dell'incontro. Dicono, nella sostanza: ci troviamo da quelle parti per

svolgere un compito di cui non intendiamo rivelare la natura; se poi c'è rimasta qualche porta aperta alle spalle... Già, qualche porta aperta c'è. Ed è proprio quella dell'alloggio di servizio del generale Zeno Tascio. Ad un primo controllo, sembra non manchi nulla. Ma diversi oggetti risultano spostati.

E qui si ferma la prima parte di questa vicenda. La seconda riguarda la magistratura, che adesso sembra molto interessata a capire quali motivi avrebbero spinto i due ufficiali fino al corridoio. E magari (lo si accerterà) anche dentro le stanze. Questo perché sono già almeno una quindicina gli episodi dello stesso tipo di cui sono rimasti vittime agenti di polizia e carabinieri dei due nuclei speciali alle dirette dipendenze del giudice istruttore Rosario Priore, periti e legali. Tutti comunque coinvolti nell'indagine sulla strage di Ustica. E senza dimentici-

care che un fascicolo degli atti dell'inchiesta, quello relativo proprio al generale Zeno Tascio, fu ritrovato una mattina sotto una cassettera invece che dentro l'armadio blindato in cui normalmente è custodito, in una delle stanze del bunker di Priore.

Dalle ombre alle luci (si spera). Da ieri, i periti sono al Rarde, il centro di analisi militare che si trova nel Kent. E in queste ore si stanno completando le analisi che dovrebbero chiarire la presenza o meno di tracce di esplosivo su alcune parti del DC9 recuperate in fondo al mare: un lavandino, un tubo, l'asse del water della toilette. I risultati potrebbero avvicinare gli investigatori alla verità sulle reali cause dell'esplosione dell'aereo. Da oggi, a supervisionare gli esperimenti ci saranno anche Priore con i due pm Roselli e Salvi.

Andrea Purgatori

MARTEDI 20 OTTOBRE 1982
CORRIERE DELLA SERA

Il ministro della Difesa incontra il collega americano e gli chiede la verità sul massacro del 1980

Andò: su Ustica gli USA parlino

«A Cheney ricordo che il suo Paese ha qualcosa da dire e da dare ai giudici»

ROMA — Gli USA ci devono dire la verità su Ustica. Questa la richiesta del ministro della Difesa Salvo Andò. «Ritengo — ha detto testualmente Andò — che il governo statunitense abbia qualcosa da dire e da dare agli inquirenti in merito alla vicenda di Ustica. Mi pare che sia così, a giudicare dagli ultimi sviluppi delle indagini».

Le parole di Andò sono state pronunciate a El Alamein, dove il ministro partecipava alle celebrazioni per il cinquantenario della battaglia che segnò una svolta nella Seconda guerra mondiale. Ma ieri sera, al suo rientro in Italia, Andò ha rivolto la richiesta direttamente al segretario alla Difesa USA, Dick Cheney, sollecitandolo ad offrire la massima collaborazione alla magistratura italiana che indaga sulla sciagura aerea che fece precipitare il DC9 Itavia nelle acque di Ustica. Con Cheney, il ministro

Andò aveva già avuto un primo colloquio nei giorni scorsi, in Inghilterra. E gli aveva espresso la convinzione che, alla luce degli ultimi fatti, si rendeva necessario il riesame di tutta la vicenda.

La magistratura italiana, infatti, è venuta in possesso delle registrazioni di colloqui fra le torri di controllo che risalgono al momento del disastro aereo. Dalle trascrizioni si ricava la certezza che quella sera nei cieli di Ustica volavano aerei militari. Sicuramente un Phantom. Dava la caccia a qualcuno? Partì un missile? Andò è il primo titolare della Difesa che si rivolge agli americani in termini abbastanza fermi, chiedendo spiegazioni. Ma gli americani, almeno finora, ribattono: «Noi non c'entriamo. Se avessimo commesso un errore, lo avremmo ammesso».

M.Ne.

USTICA / Andò si rivolge al collega Cheney

«Penso che gli USA debbano spiegarsi»

ROMA — Gli americani forniranno le informazioni necessarie per chiarire cosa avvenne nei cieli di Ustica la sera del 27 giugno 1980? La richiesta del ministro della Difesa Salvo Andò è molto ferma, chiara: ci devono dire cosa sanno. Se davvero il governo di Washington decidesse di collaborare potrebbe venir fuori finalmente la verità su uno degli episodi più oscuri e drammatici.

«Ritengo — ha detto il ministro Andò — che il governo USA abbia qualcosa da dire e da dare agli inquirenti in merito alla vicenda di Ustica. Mi pare che sia così, a giudicare dagli ultimi sviluppi delle indagini».

Queste affermazioni Andò le ha fatte a El Alamein, dove partecipava alle celebrazioni per il cinquantenario della battaglia che segnò una svolta nella Seconda guerra mondiale. Ma ieri sera, al suo rientro in Italia, Andò ha rivolto la richiesta direttamente al suo collega americano, il segretario alla Difesa, Dick Cheney.

Andò ha sollecitato Cheney a offrire la massima collaborazione alla magistratura italiana che indaga sul disastro di Ustica. Più volte gli inquirenti italiani si sono recati negli Stati Uniti per ottenere notizie su eventuali manovre militari, su movimenti di aerei che quella sera potevano essere in atto nei cieli di Ustica. Ma sempre le autorità americane hanno escluso tali possibilità. Hanno affermato risolutamente che la portaerei Saratoga si trovava ancorata al largo di Napoli e nessun aereo militare si levò in volo quella sera.

Il ministro Andò aveva già avuto un primo colloquio nei giorni scorsi con

Cheney. Era avvenuto in un summit svoltosi in Inghilterra. E gli aveva espresso la convinzione che, alla luce degli ultimi fatti, si rendeva necessario il riesame di tutta la vicenda. Gli ultimi fatti sono che la magistratura è venuta in possesso delle registrazioni di colloqui fra le torri di controllo che risalgono al momento del disastro del DC9 Itavia.

Dalle trascrizioni si ricava la certezza che quella sera su Ustica volavano aerei militari. Sicuramente c'era un Phantom. Dava la caccia a qualcuno? Parti un missile? L'impressione, assicurano i tecnici che hanno sentito le registrazioni, è che quella sera si sia svolta una battaglia aerea vera e propria. Andò è il primo ministro della Difesa che si rivolge agli americani in termini abbastanza fermi, chiedendo spiegazioni. Ma gli americani continuano a ribattere che non c'entrano. Edward Luttwak, esperto militare e consulente del Pentagono, aveva detto nei giorni scorsi: «Quando abbiamo commesso un errore, lo abbiamo ammesso. Non vedo perché questa volta non lo avremmo fatto».

Eppure qualcuno deve aver sganciato un missile, diretto probabilmente a un altro aereo, un caccia militare forse. Un missile che invece prese in pieno l'aereo civile che trasportava più di ottanta passeggeri. Su questo, sul fatto cioè che la sciagura fu provocata da un missile, non sembrano ormai esserci più dubbi. Gli ultimi sono stati fugati dai risultati di una perizia fatta a Londra sui resti dell'aereo. E' escluso ormai che l'aereo sia caduto a causa di una bomba esplosa a bordo.

M. Ne.

INTERVISTA / Il ministro della Difesa è convinto che gli Stati Uniti forniranno le informazioni sulla strage

Ustica, l'Italia soltanto testimone

Andò: sosterremo l'indagine con ogni mezzo. A Cheney ho chiesto risposte precise
Le forze armate si costituiranno parte civile contro tutti quelli che hanno taciuto

ROMA — Al segretario americano alla Difesa, Richard Cheney, ha chiesto per due volte di «dire e dare» spiegazioni sulla strage di Ustica. E da Giuliano Amato ha avuto pieno appoggio sulla via dura che potrebbe anche portare a un confronto-scontro con il Grande Alleato scivolato sulle ultime rivelazioni che aprono nuovi dubbi e polemiche sulla fine del Dc9 e dei suoi 81 passeggeri.

Così Salvo Andò, socialista e ministro della Difesa, ha spalancato una porta sul mistero che ancora avvolge quella notte di dodici anni fa.

Ministro Andò, ci sono gli americani dietro quella porta?

«A questo punto, il problema non è quello di allontanare da noi italiani, dalle nostre autorità ogni sospetto. Il problema è di dare agli inquirenti ciò di cui hanno bisogno. L'inchiesta è giunta a un punto cruciale. Dunque, le conferme che vengono fuori, gli approfondimenti, gli indizi su cui occorrono riscontri e che sono stati sollecitati dai giudici devono avere una risposta tempestiva e compiuta. Ecco, con Cheney ho fatto per due volte in pochi giorni questo ragionamento: ci sono delle rogatorie internazionali alle quali si tratta di rispondere punto per punto e in tempi brevi. Devo dire che da parte di Cheney ho trovato una buona disponibilità».

Ma a queste rogatorie sono state già date in passato risposte negative o insoddisfacenti.

«Beh, a Cheney l'ho detto: su questa vicenda negli ultimi anni si sono avute illazioni di ogni tipo, sono venuti a galla sospetti. Può anche darsi che si sia trattato di illazioni gratuite, di inutile

dietrologia. Però, una cosa è certa: fino adesso non è nemmeno venuta fuori una verità convincente. A questo punto diventa perciò rilevante pure il modo in cui si collabora con i giudici. Dunque, è interesse dell'Italia, degli USA e di tutti gli altri Paesi tirati in ballo in quest'inchiesta di dare tutto ciò che hanno, di dire tutto ciò che sanno, di sostenere chi indaga nel modo più convincente possibile».

Questo Cheney lo ha capito?

«Mi sembra di sì. La sua non è stata una risposta cortese o diplomatica ma convinta. E avute queste assicurazioni, non posso dubitare della parola di un rappresentante autorevole del governo d'un Paese che è nostro alleato, amico. Vede, Priore è un magistrato scrupoloso e serio, che non va a caccia di colpi sensazionali. Se gli daranno tutto ciò di cui ha bisogno, se risponderanno ai suoi quesiti in modo esauriente, ebbene credo che si dichiarerà soddisfatto e prenderà atto della collaborazione che il governo USA gli ha fornito. Se non gli daranno quello che ha chiesto, sono certo che tornerà alla carica. E noi lo aiuteremo, con ogni mezzo».

Anche con i francesi e i libici? Che sono stati spesso altrettanto generici, insoddisfacenti quanto gli americani?

«Ho saputo che Priore ha fatto altri passi, sollecitando riscontri positivi per queste rogatorie. E mi sono mosso a sostegno delle sue iniziative. Lo continuerò a fare perché mi sembra doveroso che i familiari delle vittime sentano che lo Stato si muove a sostegno delle indagini. Ma su questa vicenda è giusto

che anche l'opinione pubblica possa finalmente avere una verità credibile, che non sia piena di "ni" o di balbettii o di silenzi imbarazzati. Insomma, bisogna fare quello che è possibile ma bisogna farlo con fermezza, convinzione e con lealtà. Lo dico anche alla luce degli sviluppi incredibili che ci sono stati negli ultimi anni».

Quindi, senza nemmeno timore di un confronto con i nostri alleati.

«Io non posso credere che un grande Paese come gli Stati Uniti, di fronte a una richiesta come quella che facciamo, possa far finta di non vedere o di non sentire il disagio e lo sconcerto che tutto ciò sta provocando nell'opinione pubblica. La collaborazione ci sarà e sarà leale. Certo, loro hanno detto che in passato lo hanno già fatto e non ne dubito. Però, dico che adesso ci dobbiamo attenere ai fatti e che ci sono degli sviluppi di cui si deve tener conto. Ci sono delle nuove rogatorie in piedi e bisogna dare al magistrato ciò che chiede. In modo circostanziato. Io lo dico da ministro della Difesa ma anche da ex componente della Commissione stragi».

Dopo 12 anni, è una congiuntura favorevole: lei alla Difesa e Giuliano Amato, che da sottosegretario s'occupò di Ustica, a Palazzo Chigi.

«Come potrei muovermi da ministro, dimenticando i sentimenti d'imbarazzo che ho provato facendo il parlamentare inquirente in Commissione stragi, le mille difficoltà in cui avanzava l'indagine? Di quell'esperienza porto intero il peso, che forse in un certo senso adesso mi condiziona.

Però, credo sia un condizionamento utile».

Lei ha detto che l'inchiesta è ormai arrivata a un punto cruciale. E questo sembra confermato dalle ultime analisi fatte in Gran Bretagna, che escludono l'ipotesi della bomba. Rimane solo l'ipotesi del missile, assieme a quella della collisione con un caccia. Lei si è fatto un'idea?

«Guardi che il ministro della Difesa non li può fare questi ragionamenti. E non esistono verità gradite o sgradite. Ci sono soltanto verità convincenti e credibili o verità apparenti. Verso i giudici non può esserci antagonismo, né da parte della Difesa né tantomeno del

Pentagono. Solo collaborazione. Quello che vorremmo, e lo abbiamo consigliato anche agli americani, è una sorta di quietanza liberatoria da parte della magistratura: quindi, piena collaborazione e un riconoscimento che questa collaborazione è stata data».

Parliamo dei vertici delle nostre forze armate. Lei ha trovato resistenze sulla strada di questa collaborazione?

«Io nei vertici militari ho trovato il peso di un'opinione pubblica spesso comprensibilmente e forse giustamente ostile a un certo modo di rappresentare la verità, le difficoltà che hanno gravato su questa inchiesta. Loro per primi vogliono che si faccia piena luce per evitare attacchi e accuse gratuite. La Difesa non può essere considerata controparte indagata o reticente».

Ma è quello che è poi accaduto, nei fatti.

«Per questo, anche a tutela della propria immagine, la Difesa deve chiedere l'autorizzazione a costituirsi parte civile».

Non sarà anche per confermare quella posizione espressa con furore nel 1989 dall'ammiraglio Porta: «Noi siamo solo testimoni»?

«Sì, sì. Questo è il mio orientamento e adesso aspettiamo l'autorizzazione».

Ma si rende conto che quasi tutti i ministri che l'hanno preceduta si sono giocati parte della loro credibilità su questa vicenda di Ustica?

«Guardi, io non devo confezionare a tavolino quelle tessere del mosaico a cui sta lavorando Priore. Io devo fare una cosa diversa: devo mettergli a disposizione armadi, cassette e fascicoli».

Andrea Purgatori

Peter Secchia accusa il Corriere; nuove rivelazioni dal Veneto

Ustica: scontri in cielo e in Tv I Phantom partiti da Verona?

ROMA — Ustica e gli 81 morti del DC9 Itavia concludono la puntata del *Costanzo Show*. Con un duello verbale costruito sui silenzi e le bugie di 12 anni. La lite coinvolge l'ambasciatore degli USA, Peter Secchia, e un drappello di giornalisti, chiamati a discutere di Tv. Secchia difende gli USA: «Credo che siamo sempre stati onesti e continueremo a dare tutte le informazioni che ci verranno richieste».

Poi attacca chi, in Italia, ha cercato di scoprire, purtroppo ancora inutilmente, che cosa è accaduto quella sera nel cielo di Ustica e dintorni. Secchia protesta contro un articolo pubblicato dal *Corriere* di lunedì, in cui il ministro Andò, intervistato da Andrea Purgatori, sostiene che gli USA hanno ancora delle cose da rivelare all'Italia. «Mi chiedo — afferma Secchia — perché l'autore dell'articolo, Purgatori, che lancia queste accuse, in effetti, si collega al film "Muro di gomma", che sta ottenendo moltissimi incassi e sfrutta la situazione. Io sono un uomo d'affari, non solo un ambasciatore, immagino che grazie agli spettatori che vanno a vedere questo film ci sarà una percentuale che andrà all'autore della sceneggiatura». Purgatori, appunto. Costanzo spiega che gli sceneggiatori sono pagati prima e non hanno percentuali e aggiunge che il film non è nelle sale da mesi.

Le risposte, indignate, alle affermazioni di Secchia, arrivano dagli altri ospiti. Giuliano Zincone, editorialista del *Corriere*: «Yorrei invitare l'amba-

LA VERITÀ E I SILENZI

L'ambasciatore smentito

Può anche darsi che la strage di Ustica sia una questione personale. Ma certo non nel senso in cui la intende il signor Peter Secchia, ambasciatore degli Stati Uniti in Italia. Dice Secchia che i giornali italiani (un giornale, in particolare: il Corriere della Sera) e i loro giornalisti (un giornalista, in particolare: Andrea Purgatori) vanno scrivendo una quantità di cose false sul comportamento del suo Paese e sul livello di collaborazione offerto ai nostri investigatori.

Non è esattamente ciò che pensano i giudici e anche alcuni ministri del governo Amato. E a smentire le affermazioni del signor ambasciatore basterebbero le rassegne stampa quotidiane con l'aggiunta delle interviste televisive. Ma il punto è un altro. Si può ridurre la strage di Ustica a una questione di personale risentimento del rappresentante degli Stati Uniti nei confronti di un giornalista, accusato di avere messo in discussione le versioni ufficiali del Pentagono? Cioè di aver fatto il suo mestiere?

Se non fosse che Peter Secchia rappresenta il Paese con la migliore tradizione di giornalismo investigativo del mondo, verrebbe da pensare allo scatto di nervi d'un diplomatico da nomenklatura del socialismo reale. Ma l'ambasciatore viene dalla patria dei Watergate, degli Iranagate, degli Irakgate... E se una questione personale esiste è solo tra chi ha coperto la verità sulla strage e le famiglie di 81 morti che aspettano giustizia. Non insulti.



sciatore a considerare meglio la questione che un mio collega avrebbe mentito su una vicenda così delicata che riguarda la vita di 81 persone e che è un mistero da 12 anni, al solo scopo di guadagnare qualche soldo per un suo film. Questo non lo accetto assolutamente». Secchia interviene ancora, ma incompa e sbaglia. Entra nel

merito dei contenuti dell'ultima intervista rilasciata da Andò a Purgatori: «Il consulente diplomatico del ministro della Difesa — dice — ha smentito le dichiarazioni come sono state riportate: Aragona ha detto che Andò non aveva fatto queste affermazioni». Dal ministero della Difesa non arriva una sola voce a sostegno delle afferma-

zione dell'ambasciatore: il ruolo del dottor Aragona, sottolineano, è quello di consigliere diplomatico del ministro, e non è certo suo compito smentire, o precisare, le affermazioni del ministro, il quale, peraltro, non ha affatto ritenuto di dover rettificare nulla di quanto scritto nell'intervista rilasciata al *Corriere*.

La conclusione è stata di Costanzo: «Reputo Purgatori un professionista assoluto e che proba-

bilmente con "Muro di gomma" ci ha rimesso anziché guadagnarci, è una persona che si è massacrata sulla storia di Ustica, è uno che ha fatto proprio il croni-

sta all'americana, vale a dire ha lavorato in solitudine, certo, per il *Corriere della Sera*: credo che a Purgatori vada il nostro ringraziamento come cittadini di questo Paese, come lettori di giornali e come colleghi di giornalismo». Intanto il caso Ustica si complica ancora: il giudice che conduce le indagini, Rosario Priore, dopo le «rivelazioni» di un maresciallo dell'Aeronautica in pensione, ha interrogato militari dell'aeroporto veronese di Villafranca. Secondo il maresciallo, il giorno della strage dall'aeroporto sarebbero decollati due Phantom sospettati di essere i protagonisti di una presunta battaglia aerea nel cielo di Ustica.

C. R.

LA STRAGE DI USTICA / Restano in piedi solo le ipotesi di abbattimento o collisione

«I governi devono parlare»

I magistrati hanno interpellato quindici Paesi per avere notizie sul DC9 Itavia Gran Bretagna e Germania collaborano, USA incerti, tacciono Libia e Francia

CORRIERE DELLA SERA
SABATO 31 OTTOBRE 1992

ROMA — Sono 15 i governi stranieri interpellati dai giudici che indagano sulla strage di Ustica. Alcuni hanno già risposto positivamente, altri non hanno nemmeno accusato ricevuta delle richieste di rogatoria e altri infine hanno risposto soltanto parzialmente all'invito a collaborare rivolto loro dal giudice istruttore Rosario Priore e dai Pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi. Dunque, tre livelli di disponibilità. Completa, come quella di Gran Bretagna e Germania. Insufficiente, come nel caso degli Stati Uniti. Inesistente, come nel caso di Libia e Francia (che da circa un anno non ha ancora fatto sapere se e quando accetterà la rogatoria).

Il caso degli USA è ancora in discussione. Da una parte ci sono dichiarazioni di disponibilità. Ma dall'altra persistono zone di ombra nelle testimonianze acquisite nel corso delle precedenti rogatorie (ad esempio, rispetto alla vicenda del Mig 23 libico e agli elementi acquisiti sulla Sila da esperti giunti da Washington e da Francoforte per interessamento diretto del capocentro Cia a Roma) ma anche sulle più recenti richieste di informazioni avanzate (è il caso del serbatoio ripescato tra i rottami del DC9 e appartenente a un caccia della US Navy).

Dopo gli ultimi interventi del governo italiano tutta la serie di rogatorie verrà rilanciata. Con una richiesta anche a Mosca e che dovrebbe riguardare i dati in possesso di navi e satelliti dell'ex URSS. Ma parallelamente marcia l'inchiesta tec-



Il giudice Rosario Priore, a sinistra, e la fusoliera del DC9 ricostruita con i rottami recuperati a largo di Ustica



nica. Che ormai sembra puntare verso una complessa ipotesi esplosione/collisione, che avrebbe coinvolto il DC9 nel mezzo d'uno scontro tra caccia: dunque involontario bersaglio di uno o più frammenti di un altro aereo colpito in prossimità della sua fusoliera. E' così che si spiegherebbero gli interrogativi posti da alcune parti del DC9 recuperate in fondo al Tirreno. E dal comportamento del DC9 stesso prima e dopo quello che i periti definiscono il «trauma». Vediamo.

L'ALA — E' quella sinistra. E' tranciata a metà. La parte interna, quella dove c'è l'attacco con la fusoliera, è stata ripescata nella zona in cui sono precipitati i frammenti più grandi del DC9. La parte esterna è stata invece ripescata a sette

Viaggio nell'hangar dei relitti Superperizia pronta a marzo

ROMA — La maxiperizia tecnica sulle cause della strage di Ustica sarà consegnata entro la fine di marzo. Lo ha detto il giudice Rosario Priore che ieri ha per la prima volta aperto a fotografi, operatori e giornalisti i portoni dell'hangar di Pratica di Mare dove è stato ricostruito il DC9 Itavia esploso il 27 giugno 1980 nel cielo di Ustica. Sotto il controllo di carabinieri, uomini dell'Ucigos e cani «antiuomo» e senza mai poter uscire dalle aree in cui sono sistemate decine di migliaia di pezzi del DC9 e del Mig 23 libico, i professori Casarosa e Santini hanno illustrato il piano di recupero in mare che è terminato poche settimane fa e ha permesso di rimettere insieme il 90 per cento della cosiddetta «superficie bagnata» dell'aereo.

La visione d'insieme è impressionante. All'interno di ciò che resta del DC9 è stata sistemata anche una passerella. Sulla sinistra del relitto sono stati allineati i pezzi del serbatoio supplementare del caccia Corsair, trovato accanto ai rottami dell'aereo. Sulla destra incombono i frammenti del Mig 23 libico precipitato sulla Sila.

chilometri di distanza. Nella stessa area in cui sono state rinvenute quelle parti posteriori della carlinga che si sono staccate nell'immediatezza del «trauma» e dove è stato trovato anche il serbatoio supplementare del caccia Corsair. E' su questa porzione del-

l'ala sinistra che i periti stanno ragionando, sui longeroni che mostrano evidenti i segni di tranciamento e di strappo.

IL SERBATOIO — E' un 300 galloni supplementare lungo circa tre metri e mezzo, fabbricato dalla Pastushin Industries Inc. (matricole 225-

48008 e 2662835). Veniva montato da caccia del tipo ATE Vought Corsair in dotazione alla US Navy, che fino al 1988 ne aveva ancora in linea 320. Nel 1980, anche la Saratoga imbarcava una squadriglia di Corsair d'attacco, poi sostituiti da caccia più moderni. Da alcuni anni, la Pastushin ha chiuso l'attività. Tuttavia, i giudici italiani sono riusciti almeno a sapere che il serbatoio recuperato tra i frammenti del DC9 faceva parte di un lotto venduto alla US Navy. Quando però hanno cercato di andare più a fondo, per accertare su quale Corsair era montato il serbatoio, risposta negativa: i dati non sono più disponibili.

LA CENTRALINA — E' quella di tutti i terminali elettrici ed era posizionata alle spalle della poltrona del comandante del DC9. Cioè a sinistra, all'interno del cockpit. Presenterebbe segni evidenti di corto circuito da schiacciamento. Provocato però non dall'impatto della cabina di pilotaggio con la superficie del mare. Bensì da qualcosa che ha colpito la centralina al momento del «trauma». La centralina è all'esame degli esperti britannici.

L'IMPENNATA — Si è detto più volte che la prua del DC9 s'è impennata in conseguenza del «trauma». Ma non sarebbe affatto così. L'esame più approfondito dei dati punzonati sulla scheda del «flight recorder» (la scatola nera), avrebbe rivelato che l'impennata sarebbe di qualche istante precedente al «trauma». Come se i piloti si fossero all'improvviso trovati di fronte a qualcosa e avessero tentato d'evitarla con un gesto istintivo. Una cabrata, appunto. Accompagnata forse da quel grido mozzato nella gola di uno dei due piloti: «Gua...» (Guarda...). Che il voice recorder ci ha consegnato come l'ultimo segno di vita a bordo del DC9.

Andrea Purgator

Il ministro avrebbe l'intenzione di trasferire il «Comitato» dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica alle dirette dipendenze del suo ufficio

Ustica, il governo diventa parte civile

Andò conferma l'importante decisione; da Verona la testimonianza sul decollo di un caccia

ROMA — Il governo è ormai pronto a costituirsi parte civile nel processo per la strage di Ustica. Il ministro della Difesa Salvo Andò ha annunciato che settimana prossima formalizzerà la proposta, su cui già ci sarebbe il consenso del presidente del Consiglio, Giuliano Amato. E' una decisione importantissima, che per la prima volta segna il distacco tra la posizione dell'esecutivo e quella di quanti nell'amministrazione (militari, funzionari, politici...) risulteranno responsabili di coperture, depistaggi, omissioni a cominciare dalla notte del 27 giugno 1980.

L'ipotesi di costituirsi parte civile era stata già presa in considerazione dal precedente gabinetto. Ma Giulio Andreotti si era limitato a nominare un avvocato che dal

giudice istruttore Rosario Priore aveva ottenuto l'autorizzazione a presentarsi agli interrogatori. Una mossa che non aveva comunque mancato di innervosire gli imputati. E provocato una severa reazione da parte dell'Associazione familiari delle vittime, indignate per quella che venne definita una «mezza decisione». Per niente utile a stanare chi, dall'interno dell'amministrazione, continuava a insabbiare la verità.

Andò aveva anticipato questa sua intenzione nell'intervista al *Corriere* di martedì. E l'ha confermata a bordo dell'aereo che venerdì sera lo stava riportando da Bologna a Roma. Il ministro avrebbe anche una seconda intenzione, non meno rigorosa e clamorosa: trasferire il cosiddetto «Comitato Ustica», costituito

presso lo Stato maggiore dell'Aeronautica, alle dirette dipendenze del suo ufficio. C'è insomma alla Difesa un'aria di chiusura con posizioni spesso ambigue nei confronti dei passati 12 anni e dei nodi che stanno venendo al pettine.

Sul fronte giudiziario, continua il lavoro degli investigatori e le rivelazioni abbondano. L'ultima è quella di un ex controllore militare del radar della base di Verona Villafraanca. La sera del 27 giugno 1980 l'operatore era in servizio nella torre dell'aeroporto. E ricorda di aver dato l'autorizzazione al decollo a un caccia del tipo Corsair o Crusader (velivoli costruiti dalla stessa casa e molto simili). Il controllore, che si è spontaneamente presentato ai magistrati per testimoniare, ricorda di aver seguito il

caccia mentre rullava lungo la bretella di raccordo per posizionarsi quindi sulla testata della pista.

Dopo la pubblicazione del dialogo registrato la notte della strage nella torre di controllo di Grosseto e nel quale si faceva cenno a un Phantom e a un F104, qualcuno aveva ritenuto di collegare i due episodi. Ma non è così. Nella testimonianza del controllore di Verona si parla di un Corsair o di un Crusader, non di un Phantom. E si fa cenno con precisione a un piano di volo «ZZZ», che significa «portaerei». Nel 1980, il caccia Corsair era in servizio sulle portaerei americane (la *Saratoga*, ad esempio). Mentre il Crusader era in servizio anche sulle portaerei francesi (la *Clemenceau*, ad esempio).

Un serbatoio supplementare di un Corsair è stato ripescato con il relitto del DC9. Non è stato tuttavia possibile capire quale caccia lo montasse, poiché dagli USA si è fatto sapere ai giudici che le informazioni su quel serbatoio non sono più disponibili. Che il «file» (cioè, la scheda) è stato distrutto. Secondo i periti, il «tank» ripescato era comunque intercambiabile: avrebbe potuto essere montato indifferente su un Corsair o un Crusader. E in questo senso si stanno sviluppando le indagini. Con particolare attenzione anche ai tracciati radar che in qualche modo potrebbero rivelare la presenza di questo caccia, decollato da Verona poco prima del DC9 e forse in volo lungo la stessa aerovia seguita dall'aereo civile esploso su Ustica.

Andrea Purgatori

IL DC9 ITAVIA / Tredici richieste su venticinque inevase: mancano anche informazioni sul serbatoio di un jet ritrovato tra i relitti e sul casco del pilota del Mig libico

Strage di Ustica, governo americano reticente

Il ministro sollecita gli USA: dov'era la portaerei Saratoga e cosa facevano quei caccia?

ROMA — Il governo americano ha risposto in modo totalmente negativo o non ha ancora risposto a ben 13 delle 25 richieste di rogatoria avanzate negli ultimi due anni dai magistrati che indagano sulla strage di Ustica. Così, il 30 ottobre scorso, il ministro della Giustizia Claudio Martelli ha deciso di intervenire trasmettendo al suo collega William Barr un elenco di tutti i quesiti posti dal giudice istruttore Rosario Priore alle autorità militari e alle varie agenzie americane, con un breve, secco messaggio d'accompagnamento che così si conclude: «La prego di fornire, nel più breve tempo possibile, l'esito degli accertamenti non ancora espletati».

Le informazioni che i nostri magistrati vorrebbero e per le quali Martelli sta esercitando una forte pressione non sono di poco conto. E anche se i dettagli delle richieste sono tuttora coperti dal segreto, fonti del ministero fanno rilevare che le risposte mancanti riguardano

una serie di aerei militari della Us Navy e Us Air Force «che hanno interessato i radar» la sera del 27 giugno 1980. Oltre ai movimenti della Uss Saratoga che, «nei giorni a cavallo della tragedia», si trovava «nelle acque territoriali italiane e in particolare nel Golfo di Napoli». Un modo ancora cortese per suggerire che la versione ufficiale del Pentagono non spazza via i dubbi esistenti (confortati da riscontri agli atti dell'indagine). Forse gli stessi dubbi che sono all'origine del nervosismo colto recentemente al vertice dell'ambasciata USA in Italia.

Questo l'elenco delle 13 richieste senza risposta.

17 giugno 1991 — Richiesta di informazioni sulla missione compiuta dal generale Rana presso la Federal Aviation Agency di Washington nel 1980 — **RISPOSTA NEGATIVA**

25 giugno 1991 — Ricerca di accertamenti presso l'Ufficio Operazioni Hq-Usafe di Ramstein delle forze Nato, relativa

a identificazione, missione e base di destinazione dei piloti che, a bordo di due caccia della Us Air Force, la sera del 27 giugno 1980 fecero rifornimento di carburante presso la base di Declmannu — **RISPOSTA INTERLOCUTORIA**

29 ottobre 1991 — Richiesta accertamenti su aereo militare sigla Navy 81206, proveniente da Sigonella che, tra le 20.35 e le 21.50 del 27 giugno 1980, effettuò avvicinamenti su Lamezia Terme, rientrando a Sigonella; nonché di altro aereo militare sigla Juliet Mike 169 o 179 che da Sigonella chiese alle ore 21.32 del 27 giugno 1980 piano di volo per Torrejon (Spagna) ottenendolo alle ore 21.35 via Palermo — **RISPOSTA NEGATIVA**

15 febbraio e 8 luglio 1992 — Richiesta di accertamenti su aeromobili e su aeroporto di provenienza e destinazione di un aeromobile la cui traccia è individuata durante la raccolta dei dati inviati dai vari siti radar — **NESSUNA RISPOSTA**

25 febbraio 1992 — Richiesta di attività istruttoria tesa a identificare un volo militare USA, la cui traccia radar è registrata la sera del disastro — **NESSUNA RISPOSTA**

15 maggio 1992 — Richiesta d'accertamenti su tempi di volo, basi di provenienza, destinazione e missione dei velivoli USA in volo o in procinto di decollare la sera del 27 giugno 1980, recanti le sigle Delta Romeo Foxtrot 07 e 030, Juliet Mike 463 e Tango Charlie 068 — **NESSUNA RISPOSTA**

16 maggio 1992 — Richiesta di accertamenti su nazionalità del velivolo di cui si parla nelle conversazioni telefoniche tra i siti radar di Ciampino e Brindisi — **NESSUNA RISPOSTA**

30 maggio 1992 — Richiesta di collaborazione all'indagine dell'Interpol per gli accertamenti sulla casa costruttrice del serbatoio di un caccia, ripescato insieme al relitto del DC9 — **NESSUNA RISPOSTA**

19 giugno 1992 — Richiesta per ulteriori accertamenti sul

casco del pilota del Mig libico rinvenuto sulla Sla — **NESSUNA RISPOSTA**

9 luglio 1992 — Richiesta di accertamenti e di indagini sul giubbotto salvagente Us Navy di colore arancione, rinvenuto in mare il 21 agosto 1980 — **RISPOSTA NEGATIVA**

21 luglio 1992 — Richiesta di informazioni su dislocazione e tipo di caccia cui apparteneva il serbatoio ripescato con il relitto del DC9 — **RISPOSTA NEGATIVA**

20 ottobre 1992 — Richiesta, previa autorizzazione delle autorità militari, di trasmissione di copia della documentazione comprovante arrivo e partenza della portaerei USA Saratoga a Napoli tra giugno e luglio del 1980. Richiesta di indagini per accertare se velivoli USA Phantom, F15 e F16 sorvolassero, tra le ore 20.00 e le 22.30 del 27 giugno 1980, la penisola italiana e il mar Tirreno — **NESSUNA RISPOSTA**

Andrea Purgatori

Un servizio nel telegiornale di punta apre per la prima volta il dibattito sul mistero italiano

In USA scoppia il caso Ustica

Per la Cbs c'è stata disinformazione ma il Pentagono ribatte: nulla da aggiungere

DAL NOSTRO INVIATO

NEW YORK — Con il cambio di guardia alla Casa Bianca l'America mette ordine nell'armadio degli scandali, il presidente uscente George Bush medita se concedere la grazia al ministro Weinberger per lo scandalo Iran-contras, si amplia l'inchiesta sulla vicenda dei finanziamenti all'Irak della Banca Nazionale del Lavoro e il «New York Times» accusa apertamente l'ambasciata italiana a Washington di avere interferito con la giustizia USA. Ora tocca a Ustica, l'aereo italiano esploso in volo nel 1980: gli americani non c'entrano, dice per la prima volta il portavoce del Pentagono Pete Williams, secondo il quale non c'è nulla da aggiungere: la portaerei Saratoga era alla fonda nella rada di Napoli e i suoi aeroplani si trovavano in una base Nato. E ancora: secondo il Pentagono non c'erano esercitazioni in

corso, non sono stati lanciati missili, così come nei radar e nei diari di bordo della flotta non risulta nulla di irregolare, ha ripetuto Williams.

Il portavoce replicava a un programma nel telegiornale di punta della Cbs, che intervistando anche familiari delle vittime del jet Itavia, apriva il sospetto di disinformazione sull'ipotesi che un missile Nato potesse avere colpito l'aereo. Williams è apparso seccato, nervoso, sul filo della scortesia diplomatica: «Capisco il desiderio italiano di risolvere il caso ma... abbiamo più volte ripetuto le nostre risposte al governo italiano ma le domande vengono sottoposte di nuovo. Non appena c'è un cambio nel governo italiano torna l'interesse sulla vicenda, io credo che la lotta politica tra i partiti in Italia non debba interferire con la serietà dell'inchiesta. In ogni Paese civile ci sono teorici delle conspira-

zioni... le nostre relazioni con l'Italia sono ottime... ma è frustrante che ogni volta che a qualcuno viene il singhiozzo politico questa storia torni a galla». E' vero che tra due mesi il segretario della difesa Dick Cheney e il portavoce Williams andranno a casa, ma non è un linguaggio abituale per le felpate conferenze stampa di Washington.

In Italia la signora Daria Bonfietti, dell'associazione familiari delle vittime, s'è detta soddisfatta che il tema sia stato toccato negli USA, ma convinta che gli americani non abbiano ancora detto tutto quel che sanno.

Secondo la Cbs il diario di bordo di quella giornata sarebbe stato compilato da una sola mano, facendo sospettare una copiatura per nascondere dati pericolosi. Secondo Williams è prassi abituale ricopiare i diari di bordo ogni sei mesi per poi «facilitare la lettura».

G. R.

Il giudice Priore a Napoli interroga come testimoni gli ufficiali della Capitaneria di porto sui movimenti della portaerei

Ustica: il mistero della «Saratoga»

Nei giorni della strage risulterebbero due ingressi dell'unità ma non l'allontanamento
Verrebbe così smentita nel giro di poche ore la versione ufficiale fornita dal Pentagono

NAPOLI — Registri navali pasticciati, date che non tornano e cinque alti ufficiali della Marina Militare che cadono in contraddizione tra loro sulla presenza della «Saratoga» nel porto di Napoli la sera del 27 giugno 1980. Sono questi i nuovi ingredienti delle indagini sulla strage di Ustica, questi gli elementi raccolti ieri dal giudice Rosario Priore durante la sua breve, ma intensa, trasferta napoletana. Si ripete ancora una volta il triste copione di misteri, bugie e silenzi che ha accompagnato la tragedia del DC9 fin dal primo atto.

Vacilla anche, appena ventiquattr'ore dopo le dichiarazioni del portavoce Pete Williams, la versione ufficiale fornita dal Pentagono. Per le autorità statunitensi, la «Saratoga» era l'unica portaerei americana presente nel Mediterraneo all'epoca dei fatti e sarebbe rimasta ferma nelle acque napoletane dal 23 giugno al 6 luglio. Circostanza che, seppur confusamente, sarebbe confermata dai brogliacci della capitaneria di porto.

Ma ecco il colpo di scena. Interrogati ieri dal giudice Priore, cinque alti ufficiali della Marina Militare non sono riusciti a spiegare in maniera convincente le correzioni e le incongruenze che compaiono nei documenti che registrano gli spostamenti in entrata e uscita delle navi ormeggiate all'ombra del Vesuvio. Qualcuno, dunque, li avrebbe contraffatti? E perché? Forse per coprire eventuali movimenti della «Saratoga»?

A sbrogliare la matassa dovrà essere il giudice Priore che soltanto in tarda serata è tornato a Roma, dove valuterà le nuove testimonianze e gli incartamenti acquisiti

presso gli uffici partenopei del Dipartimento Marittimo del Basso Tirreno. Il magistrato è giunto a Napoli e alle 10.20 ha infilato il cancello della caserma Pastrengo, dove

ad attenderlo c'erano quattro testimoni. Durante i colloqui, però, si è resa necessaria anche l'audizione di un quinto ufficiale, chiamato in causa probabilmente da

uno dei suoi colleghi. Così dinanzi al giudice sono sfilati i capitani di vascello Raffaello Vezzi; Francesco Cerino, comandante in seconda della Capitaneria di Porto; Arduino Ardizzone, già sottocapo di Stato Maggiore e ora capo dei servizi di base presso il Dipartimento; Ubaldo Scarpati, capo dell'ufficio operazioni marittime; e il capitano di fregata Francesco Perillo, già capo dell'ufficio Dipartimento Militare ed ora sottocapo di Stato Maggiore.

Per disegnare il profilo della vicenda occorre tornare a qualche mese fa, quando Priore chiese alla Capitaneria di porto napoletana un quadro dei movimenti delle navi militari tra la fine di giugno e l'inizio di luglio 1980.

Gli fu inviato un estratto del registro ufficiale dal quale già trasparivano alcune contraddizioni con la versione fornita dal Pentagono: dettagli, particolari, che però spinsero il magistrato a disporre il sequestro del brogliaccio originale.

Risultò così che la «Saratoga» era stata registrata in entrata il 23 giugno, vale a dire quattro giorni prima della strage. Ma il nome della portaerei americana compariva nuovamente il 18 luglio. E anche stavolta in entrata. Perché, fra queste due date, non c'era traccia dell'uscita dal porto? Un'omissione del genere, commessa proprio nel periodo in cui il DC9 venne abbattuto, poteva mai essere considerata una banale negligenza? Sono state queste le tracce che hanno spinto il giudice Priore a seguire la pista napoletana e ad ordinare l'acquisizione di nuovi documenti presso il Dipartimento Marittimo del Basso Tirreno, dove vengono spediti i fonogrammi che segnalano i movimenti delle navi militari. Quei fonogrammi, insieme con i registri della Capitaneria di porto, sarebbero stati mostrati ai cinque testimoni ascoltati ieri mattina. E durante gli interrogatori, durati complessivamente quattro ore, sarebbe emerso il nuovo colpo di scena: quelle modifiche apparentemente inspiegabili.

La «Saratoga», insomma, potrebbe essersi allontanata dal golfo di Napoli, la sera del 27 giugno 1980, senza che ciò venisse annotato sui registri ufficiali? I dubbi prendono sempre più corpo, considerato anche che il giudice Priore avrebbe chiesto proprio ieri alle autorità USA l'ennesima rogatoria internazionale.

Enzo d'Errico



L'INTERVISTA / Il ministro guardasigilli fa il punto della situazione alla luce dei risultati delle ultime indagini

«Ustica, ci avviciniamo alla verità»

Martelli: mi sembra che cominci a esserci più collaborazione anche a livello internazionale

ROMA — Ha detto Pete Williams, portavoce del Pentagono, che questa faccenda della strage di Ustica torna fuori ogni volta che in Italia c'è un «singhiozzo politico». Un modo piuttosto sprezzante e sbrigativo per liquidare sospetti ed evidenze che potrebbero coinvolgere direttamente o indirettamente gli Stati Uniti nell'esplosione del Dc9 Itavia. C'è forte irritazione a Washington. E nervosismo. Il servizio mandato in onda giovedì della Cbs ha messo in moto un meccanismo difficile da fermare. E sul «caso Ustica», le autorità americane non possono adesso negare piena collaborazione rispetto a quella offerta, questa sì a singhiozzo, negli anni passati (13 richieste invase su 25). «No, non si deve e non si può liquidare questa vicenda semplicemente parlando di singhiozzi politici italiani», dice gelido Claudio Martelli, ministro di Grazia e Giustizia.

Già, ma perché, ministro Martelli?

«Perché c'è una costante che attraversa tutti questi anni ed è rappresentata da chi non s'è arreso all'inconoscibilità, all'omertà, alle contraddizioni e alle incongruenze. Penso ai familiari delle vittime, ai legali che li hanno assistiti, a quei politici e a quei magistrati che hanno cercato la verità o comunque hanno fatto quanto si poteva per abbattere i muri del silenzio o i tentativi di depistaggio. E mi riferisco a quanto ha cercato di fare prima Amato, poi io e anche il ministro della Difesa».

Siamo dunque in una congiuntura favorevole.

«Penso proprio di sì. Anche se non son del tutto sicuro che avremo le risposte in quest'ultimo scorcio di amministrazione repubblicana. Magari così fosse. E in questo senso, rispetto a un troppo prolungato silenzio, a una situazione d'inerzia, fa eccezione un certo attivismo dell'ambasciatore americano Peter Secchia. Che, pur non nascondendo il suo imbarazzo dopo la mia ultima lettera pubblica e successiva a un precedente messaggio che non aveva sortito effetto, l'ha subito trasmessa alle sue autorità. Anche per lasciarsi dietro la fama di un uomo che ha cercato la collaborazione con l'Italia. Rispetto all'amministrazione repubblicana, è un'eccezione».

Diciamo allora che in tempi più o meno brevi gli americani forniranno le risposte ai quesiti.

«Si tratta di una questione con forti implicazioni di tanti soggetti italiani e internazionali e se non c'è collaborazione prima di tutto tra vertici politici è difficile che si

arrivi alla verità con indagini normali».

Basta l'esempio del «caso Saratoga».

«Eh, sì. Ancora non sappiamo se era o non era nel porto di Napoli. Quello che sappiamo è che anche questa circostanza è circondata di imbrogli, forse di falsi e comunque da un grado incredibile di incertezza. Non stiamo cercando una barchetta. E' possibile che le autorità del porto di Napoli non siano in grado di fornire questa indicazione precisa al magistrato? E' possibile che la Marina americana e per essa il Dipartimento di Stato non ci possano dare una notizia di questa natura? Da ciò non è che si debbano tirare deduzioni automatiche, perché nelle indagini i sillogismi sono molto spesso fuorvianti. Ma in ogni caso quest'informa-



Il ministro Claudio Martelli (Blow Up)

zione escluderebbe alcune ipotesi e ne consentirebbe altre. Indirizzerebbe le indagini, insomma».

Mentre gli americani cominciano a collaborare, da Parigi si registra invece un lungo silenzio.

«Ho fatto la medesima richiesta al mio collega francese lunedì scorso. Penso che si adopererà perché dal suo ministero della Difesa venga la stessa collaborazione».

Hanno reagito anche loro con irritazione?

«No. C'è stato soltanto, come dire, un momento di sorpresa divertita rispetto alle indiscrezioni giornalistiche italiane che chiamavano in causa servizi segreti dissolti ormai da molti anni».

Silenzio anche sul fronte libico. Nonostante il Mig finito sulla Sila non si sa quando e le accuse di Gheddafi agli americani.

«Da quel versante è chiaro che ci si aspetta di meno. Anche perché non è che ci sia quel pluralismo di

fonti informative e istituzionali che già di per sé è una maggior garanzia, se non di verità almeno di non occultamento. Siamo di fronte a una dittatura militare oltre che ideologica e religiosa. Dunque tutto dipenderà dall'impulso che verrà dal capo».

Questa pressione concentra su Ustica dipende dal fatto che, come ha detto lei, in Italia «sta cambiando la musica»?

«Questo elemento certo esiste. Ma in questi anni c'è stato già chi ha tentato di contribuire a trovare la verità e anche chi non l'ha fatto. Il clima adesso è più favorevole ma io non attribuirei tutto alla stagione. Dipende dagli uomini».

E' possibile che la svolta sulla questione morale cominci proprio dalla vicenda di Ustica?

«Certo, sarebbe bello. Però questo punto lo sento molto non solo rispetto a Ustica ma anche alle vicende dell'elicottero e dell'aereo abbattuti in Jugoslavia. Penso che per il ministro della Giustizia, mettersi dalla parte dei cittadini significhi anche non dimenticare le vittime. E vale per tutte le vittime: di mafia, guerra, sabotaggio o intrighi internazionali».

Le sembra giusto andare a cercare fuori quello che dovremmo trovare dentro casa nostra?

«Mah, è evidente che azioni di oscuramento e di depistaggio ci sono state anche qui. Però, questa è una vicenda in cui è obiettivamente difficile escludere un ruolo di attori, non so se primari o secondari, di soggetti stranieri».

Siamo veramente vicini alla verità?

«Spero proprio di sì. Mi sembra che si stiano creando tutte le condizioni favorevoli perché questo avvenga. Innanzitutto da parte italiana. Ma mi sembra cominci ad esserci anche un grado di collaborazione maggiore a livello internazionale».

Anche tra magistratura e potere politico?

«E' questione di cooperazione istituzionale, che mi sembra dovrebbe essere il minimo in uno Stato moderno: presidenza del Consiglio, ministro della Giustizia, della Difesa, giudici che hanno assoluto bisogno di non avere intralci né depistaggi né silenzi ma di collaborazione politica e tecnica».

Scusi, cos'è che allora non ha funzionato fino all'arrivo di Priore? I magistrati, il rapporto col ministro o c'è stata una volontà politica di freno nell'indagine per Ustica?

«Sono cambiati i magistrati e i ministri. Ed è cambiato il clima».

Andrea Purgatori

USTICA / Una serie di elementi a disposizione dei magistrati contraddice la versione ufficiale americana

La Saratoga salpò, poi la strage

La portaerei lasciò Napoli per un'esercitazione ma nessuno ammette

ROMA — La notte della strage di Ustica, il 27 giugno 1980, la portaerei Saratoga lasciò la rada del porto di Napoli per alcune ore e fece rotta verso il mare aperto per compiere una esercitazione. Questa circostanza, in totale contrasto con la versione ufficiale che il portavoce del Pentagono ha ribadito giovedì dopo il servizio della Cbs, fa parte di una serie di elementi a disposizione dei magistrati già da qualche mese e su cui sono in corso approfondimenti. In tutta la documentazione fornita dalle autorità americane non esiste alcuna traccia di questo «spostamento», che risulterebbe però confermato indipendentemente dalle carte e con un qualificato livello di attendibilità.

Confermata ad un identico livello sarebbe anche una seconda importantissima circostanza. E cioè che, nel giorno successivo alla strage, piombò a bordo della portaerei un alto ufficiale del comando della VI Flotta per prendere in consegna il nastro con la registrazione radar effettuata nel corso della nottata. Esattamente quella registrazione la cui esistenza è stata più volte messa in discussione o addirittura negata sulla base di una considerazione: che quel radar non era in funzione. Terza conferma, la partecipazione al «gruppo di indagine» su Ustica costituito presso l'ambasciata Usa a Roma del capostazione Cia in Italia, Duane «Dewey» Clarridge. Lo stesso uomo condannato nel 1990 per aver dichiarato sette volte il falso davanti a un Gran giuri che si occupava dello scandalo Iran-contras.

Dunque, il «caso Saratoga» non è affatto archiviato. Almeno fino a quando non saranno spazzate via tutte le contraddizioni tra la versione ufficiale e gli elementi acquisiti dal giudice Rosario Priore e dai due Pm Vincenzo Roselli e Gio-

vanni Salvi. La posizione americana continua ad essere netta: la portaerei rimase all'ancora nella rada del porto di Napoli dal 27 giugno al 6 luglio 1980, non operò e nessun mezzo aereo o navale Usa ebbe in alcun modo parte diretta o indiretta negli avvenimenti che provocarono la strage di Ustica. Ma il fatto è che questa rigida versione da dodici anni riproposta da Washington sembra non collimare con i riscontri accumulati negli ultimi tre anni di lavoro in Italia e negli Stati Uniti, dove i magistrati si sono recati in due occasioni.

In particolare, questo movimento notturno della Saratoga è al centro di un paio di ipotesi. La prima: la portaerei uscì verso il largo in un orario a cavallo con quello della strage (le 21). E in questo

caso il coinvolgimento all'interno dello scenario potrebbe essere di tipo diretto. La seconda: l'uscita avvenne successivamente all'ora della strage. E in questo caso il coinvolgimento potrebbe essere di tipo indiretto (allarme). In entrambi i casi, l'uscita si sarebbe resa necessaria solo per consentire la piena operatività del ponte di volo e quindi della caccia imbarcata (una parte dei quali si trovava schierata sulla base di Sigonella, come anche il portavoce del Pentagono e altre fonti della US Navy hanno precisato).

Il rapido allontanamento (qualche decina di miglia) e il rientro in rada non sarebbero stati comunque comunicati alla capitaneria di porto. Che, d'altronde, omise completamente di registrare l'uscita ufficiale del 7 luglio e solo nel 1991 riportò sul brogliaccio la data, anticipandola però di 24 ore (6 luglio). Dunque, commettendo un doppio errore rilevato dai magistrati e confermato dalla loro recente trasferta a Napoli. Ma il mistero rimane, intatto. Un mistero che incredibilmente rischia adesso di met-

tere in discussione la versione ufficiale americana. Assieme all'attendibilità dei documenti consegnati agli investigatori italiani o acquisiti da uno dei periti di parte civile (Paolo Miggiano) che per ottenere fotocopia della *Command history* della Saratoga ha dovuto addirittura ricorrere al Free of Information Act.

Contrapposizione rigida di posizioni anche sulla questione della registrazione radar della portaerei. Che il comandante della Saratoga, James H. Flatley, ha detto di aver consegnato a un alto ufficiale della VI Flotta. Dopo avere ammesso

che la notte della strage il sistema radar della sua nave funzionava almeno parzialmente ma in modo sufficiente a constatare che c'era intenso traffico in tutto il quadrante Sud del Tirreno. Questo nastro non è mai saltato fuori. Per non parlare della prima e unica risposta fornita dagli americani (attraverso i canali militari) sui satelliti che in quel momento «battevano» la zona: uno era fuori uso, l'altro si trovava puntato verso una zona diversa da quella dell'esplosione del DC9.

Sembra tuttavia difficile che entrambe le informazioni non siano state esaminate con cura dal «gruppo d'indagine» che per una settimana, dal 27 giugno al 2 luglio 1980, nell'ambasciata Usa di Roma si occupò del «caso Ustica». Ne facevano parte ben quattro ufficiali (McBride per la US Navy, McWilliams per i Marines, Steven May per l'Ufficio politico militare, Richard Coe per la US Air Force) e quel Duane «Dewey» Clarridge della Cia che dopo il 18 luglio 1980 organizzò anche la spedizione segreta sulla Sila di un paio di esperti della US Air Force a caccia di informazioni e di segreti sul Mig 23 libico. Vale la pena ricordare che fu proprio Richard Coe l'addetto militare contattato telefonicamente la notte della stra-

ge da una delle nostre basi radar, mentre si cercava disperatamente di capire dove fosse la Saratoga e se ci fossero in volo caccia Usa.

Ha dichiarato Pete Williams, portavoce del Pentagono, che è nell'interesse reciproco di Italia e Stati Uniti arrivare a «una versione definitiva» su quanto realmente accadde quella sera. E la sensazione è che questa «versione» sia ormai prossima alla definizione. Rimane aperto un quesito: quante sono ancora le «versioni ufficiali» da sacrificare in nome di quella «definitiva»?

Andrea Purgatori



Rogatoria internazionale con la Francia Quella sera dove stava la «Clemenceau»?

ROMA — Il governo francese sarà ufficialmente invitato a collaborare all'inchiesta del giudice Priore su Ustica. Tramite il ministero di Grazia e Giustizia il magistrato ha deciso di chiedere ai francesi una rogatoria internazionale. In particolare, Priore e i pm Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli intendono conoscere se i radar d'Oltralpe abbiano registrato movimenti di aerei la sera del 27 giugno 1980; dov'era la portaerei Clemenceau, che aveva la sua base nella rada di Tolone; se quella sera erano in volo aerei francesi; qual è stato l'esito di un'indagine fatta in Francia sulla tragedia.

Priore aveva già sollecitato la collaborazione francese senza tuttavia avere risposta. Ora però, appellandosi alla convenzione di Strasburgo,

il giudice chiede al Guardasigilli di adoperarsi perché finalmente i francesi diano le notizie richieste.

Più difficile, invece, appare la soluzione di un analogo problema che esiste con la Russia, cui Priore, nell'ambito dell'indagine sulla caduta del Mig sulla Sila, ha chiesto di indicare a quale nazione l'aereo fu venduto. Tuttavia sino ad oggi al magistrato è stata negata qualsiasi informazione con la scusa che tra Italia e Russia non ci sono accordi in materia giudiziaria. Ma all'obiezione Priore replica sottolineando che il procuratore generale di Mosca, Valentin Stepankov, proprio recentemente è venuto a Roma per indagare sui rapporti finanziari tra il partito comunista sovietico e il Pci, ricevendo la massima collaborazione.

Il Mig caduto sulla Sila Un mistero nel mistero

ROMA — Un Mig 23 libico che non decolla dalla Libia ma si schianta tra le rocce della Sila. Un Mig 23 libico che passa al setaccio degli esperti di Cia e US Air Force ma non viene ufficialmente dichiarato «libico». Un Mig 23 «libico» ceduto da Mosca a Tripoli ma di cui Mosca preferisce non attribuire la proprietà. Un Mig 23 «libico» il cui pilota «muore» nella prima autopsia il 18 luglio 1980 (giorno del ritrovamento) e nel supplemento 22 giorni prima (giorno della strage di Ustica). Un pilota che porta stivaletti e casco «made in Usa» ed è dichiarato libico dai libici, siriano nei documenti del nostro controspionaggio ma si sospetta possa essere persino italiano o chissà cosa...

Mistero nel mistero, giallo nel giallo. Siamo alle battute finali, comunque. E' in arrivo la perizia sul Mig 23 e, dalle prime indiscrezioni, quando verrà resa pubblica farà arrossire parecchi ufficiali della nostra Aeronautica militare. Quelli che nel 1980 firmarono la famosa relazione della «Commissione d'inchiesta italo-libica» e quelli che nei 12 anni trascorsi hanno cercato di sostenerne il valore tecnico, la profondità d'indagine e, naturalmente, le conclusioni. Bene, gli esperti che hanno esaminato tutto il materiale disponibile sarebbero giunti alla determinazione che se il Mig fosse decollato dalle coste libiche non sarebbe mai arrivato sulla Sila ma sarebbe finito in mare, per mancanza di carburante.

Dunque, la base di partenza del Mig avrebbe dovuto essere

molto più vicina al punto dell'impatto: Jugoslavia, Malta o addirittura in Italia. Non solo, le testimonianze selezionate durante le trasferte dei giudici in Calabria riproporrebbero tutto intero il quesito: il Mig volò il 18 luglio, giorno del ritrovamento ufficiale, o il 27 giugno, giorno della strage nel cielo di Ustica? Infine, la vera sorpresa. Che poi sono due. La prima viene da Washington: dove sulla nazionalità del Mig 23 ci si trincerava nel silenzio, spiegato con motivazioni di «sicurezza nazionale». La seconda viene da Mosca: dove, al quesito del giudice Priore sul Paese cui era stato ceduto il Mig, si risponde picche perché non c'è trattato di reciproca cooperazione giudiziaria.

Insomma, quel Mig 23 con scritte in tre lingue (cirillico, arabo e inglese) per conto di chi volava? Chi c'era a bordo? Quale missione doveva compiere o aveva compiuto? E' possibile che dopo essere stato spedito sulla Sila dal capostazione Cia a Roma (Duane Clarridge) e per intercessione del capo del Sios Aeronautica (Zeno Tascio), il maggiore Warren Walters della US Air Force non abbia saputo o forse potuto rispondere al banale quesito degli italiani. E, nel caso, per coprire chi e cosa? Sono dunque ancora spalancate tutte le ipotesi. Compresa quella secondo cui il Mig volasse con le insegne libiche ma fosse invece impiegato da un Paese dell'Alleanza in missioni di addestramento (come «lepre») o addirittura utilizzato per una missione «coperta».

A. Pu.

Ustica: indagato vicecapo del Sismi

Rimosso il generale Fiorito Di Falco: comandò il centro radar di Ciampino

ROMA — Da colonnello comandava il II Reparto dell'Itav, era cioè il diretto superiore dei militari del centro di controllo radar di Ciampino che la notte del 27 giugno 1980 videro sugli schermi le tracce di caccia stranieri (americani?) in volo nel cielo di Ustica e ipotizzarono anche la presenza in zona di un portaerei.

Da generale era riuscito a raggiungere un posto tra i più importanti e delicati al vertice dei servizi segreti, quello di numero due del Sismi. Tutto fino a poche settimane fa, quando un provvedimento urgente e tempestivo del Cesis (approvato e controfirmato dal presidente del Consiglio; formalizzato dal Csis) lo ha rimosso dall'incarico e rispedito all'arma di appartenenza.

Motivazione: Nicola Fiorito Di Falco, prestigioso ufficiale dell'Aeronautica militare italiana, è da un mese indagato per la strage del DC9 Itavia. Col sospetto di essere direttamente e pesantemente coinvolto nella operazione di depistaggio delle indagini.

Perquisizioni (casa e ufficio), interrogatori, confronti in arrivo: per il Sismi, impegnato nell'ultima ristrutturazione e in un nuovo giro di pulizie interne, la presenza al vertice di Fiorito Di Falco sarebbe stata rischiosa e imbarazzante. Tanto più che contro l'ex vicecapo del Sismi ci sarebbero diversi atti in base ai quali procedere.

Primo. In qualità di responsabile del II Reparto dell'Itav, Di Falco sarebbe

L'ufficiale dell'Aeronautica sospettato di aver depistato l'inchiesta
Per quasi un mese custodi le registrazioni chieste dal giudice Priore

stato informato in tempo reale di ciò che i radaristi di Ciampino videro e fecero la sera della strage, compreso il tentativo di

contattare l'ambasciata americana.

Secondo. Per circa venti giorni, dal 27 giugno al 21 luglio, Di Falco sarebbe

stato l'ufficiale incaricato dall'Aeronautica a custodire le registrazioni radar richieste dal magistrato. E durante questo periodo,

Consiglio di Stato dà ragione a obiettore

ROMA — L'amministrazione militare, prima di negare l'avviamento degli aspiranti obiettori di coscienza al servizio sostitutivo civile, ha il compito di fare ogni opportuna verifica sulla «condotta e le qualità morali degli interessati», a prescindere da eventuali denunce a carico di questi ultimi che ne possano mettere in dubbio l'affidabilità come potenziali obiettori. Lo ha stabilito il Consiglio di Stato (quarta sezione), dando ra-

gione a un giovane che si era posto a negare l'avvio al servizio sostitutivo civile come obiettore di coscienza a causa di una denuncia inoltrata suo carico all'autorità giudiziaria per «usurpazione di titolo».

In prima istanza il tribunale regionale amministrativo della Toscana aveva rigettato il ricorso presentato dall'interessato, confermando di conseguenza la «bocciatura» come spirante obiettore.

altra ipotesi su cui sta indagando il giudice Priore, i nastri potrebbero essere stati manipolati per cancellare ogni traccia utile a ricostruire lo scenario dell'abbattimento del DC9.

Terzo. Nel 1988, su richiesta dell'allora responsabile del Sismi (l'ammiraglio Fulvio Martini), a Di Falco fu commissionata una relazione tecnica sulle cause della strage. Omettendo completamente i dati di cui era invece a conoscenza su Ciampino e sulle informazioni acquisite dai controllori in sala la sera del 27 giugno, Di Falco firmò un appunto nel quale si dava come unica causa dell'esplosione la presenza di una bomba a bordo.

Una tesi che i professori Pent, Vadacchino, Algostino e Tartaglia, docenti

del Politecnico di Torino e consulenti dei familiari delle vittime della strage, hanno contestato con una perizia sulle registrazioni radar sopravvissute a sparizioni e distruzioni in 15 anni di depistaggi. Secondo questa perizia, elementi incontrovertibili consentono di affermare che nel cono d'ombra del DC9 si nascondeva un «velivolo relativamente piccolo» e che altri «due velivoli» provenienti da Ovest affiancarono l'aereo di linea nell'ultima parte del volo, in posizione tale da prefigurare un attacco. L'analisi va oltre il momento dell'esplosione e indica che i velivoli attaccanti si sarebbero «sganciati» puntando verso le coste italiane. Uno di questi era il Mig che finì sulla Sila?

Andrea Purgatori

Al vaglio dei magistrati le discordanze sui movimenti della portaerei. L'ex ambasciatore Gardner si dice «irritato»

Saratoga, il silenzio degli USA

Le autorità americane non cambiano versione: la nave restò a Napoli

ROMA — Documenti, testimonianze, riscontri. Irritazione e anche imbarazzo. Ma sui movimenti della Saratoga, nella notte della strage di Ustica, la versione del Pentagono continua a non collimare con elementi essenziali acquisiti dalla nostra magistratura. Secondo le autorità americane, la portaerei si trovava ancorata nella rada del porto di Napoli. Secondo una testimonianza di livello qualificato e attendibile, prima o subito dopo la strage effettuato, invece, un'uscita per compiere una esercitazione. E in queste ore tutti i dati disponibili sulla Saratoga sono al vaglio rigoroso del giudice istruttore Rosario Priore e dei due Pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi.

L'ex ambasciatore Gardner, che nel 1980 guidava la sede di Roma, ha fatto sapere attraverso

la propria segreteria di non avere «proprio nulla da dire» sulla questione di Ustica e le ultime rivelazioni e di essere «irritato». Nessuna reazione ufficiale, invece, fino a ieri notte da parte dell'ambasciatore. Mentre ufficialmente si è fatto rilevare che le notizie su una uscita della Saratoga da Napoli sarebbero smentite dalla lettura del registro di bordo e della Command History della nave. E, infatti, gli elementi a disposizione dei magistrati evidenziano questo contrasto tra le puntigliose annotazioni dei militari impegnati nei tumi di guardia e una realtà che emergerebbe dalla raccolta di riscontri diretti, in Italia come negli Stati Uniti, dove Priore, Roselli e Salvi si sono già recati per due volte (l'ultima un anno fa).

La posizione ufficiale dell'amministrazione

americana su questo punto consiste sostanzialmente in due punti distinti. Primo: si ribadisce l'autenticità piena della documentazione sulla Saratoga che è stata trasmessa alla nostra magistratura e dunque si ripete che la portaerei rimase all'ancora nella rada del porto di Napoli dal 23 giugno fino al 6 luglio 1980. Secondo: che questa versione è l'unica possibile sulla base degli elementi conosciuti. Nel linguaggio molto spesso poco comprensibile dei portavoce e delle dichiarazioni ufficiali, questo riferimento agli «elementi conosciuti», o «disponibili», su cui si basano smentite e puntualizzazioni, lascia comunque aperta una possibilità di correggere il tiro. E persino di modificare completamente versione, davanti a evidenze nuove. Tali comunque da cambiare

le carte in tavola.

Ma su cosa si fonda, nella sostanza e nei fatti, il duro contrasto tra questa versione ufficiale e i risultati delle indagini dei magistrati italiani? Per capirlo basta tornare indietro al luglio 1990. Quando una intervista del Tg2 al comandante della Saratoga, ammiraglio James Flatley, per la prima volta squarciò il fitto mistero che circondava il ruolo (attivo o passivo) della portaerei nella notte della strage di Ustica. Flatley disse molte cose interessanti. Primo: che il sistema radar della nave era parzialmente disattivato, ma che sugli schermi era stato tuttavia possibile seguire un intenso traffico aereo nel quadrante sud del mare Tirreno. Secondo: che il giorno successivo alla strage era giunto a bordo della Saratoga un alto ufficiale del co-

mando della Sesta Flotta per avere il nastro con le registrazioni radar. Terzo: che nessun caccia si era levato dal ponte della Saratoga e che comunque non c'era stato alcun coinvolgimento della nave nella strage.

Dichiarazioni importanti. Che nel 1982 erano state in parte anticipate dal direttore del Dipartimento di guerra aerea del Pentagono alla Bbc e al *Corriere della Sera*: le unità della Sesta Flotta nel Mediterraneo non potevano non aver «visto» con i loro radar quanto stava accadendo intorno al DC9. John Transue si era poi spinto ad affermare, in una intervista per la rubrica «Panorama» della televisione britannica, che, sulla base delle registrazioni radar fornite dal magistrato italiano al National Transportation Safety Board di Washington, quella

contro il DC9 era stata una «deliberata manovra d'attacco di un caccia» non identificato. Lo stesso caccia la cui traccia radar, nella perizia d'ufficio, viene oggi considerata «falsa» con una probabilità di uno contro un milione. Dunque, vera. E prossima (6/7 miglia) a quella del DC9 prima dell'esplosione.

Queste dichiarazioni non potevano passare inosservate. E infatti, il 24 agosto 1990 il giudice Priore trasmette una richiesta di rogatoria internazionale agli Stati Uniti per poter interrogare l'ammiraglio James Flatley, comandante della Saratoga, «a seguito dell'intervista» rilasciata al Tg2. E l'undici gennaio del 1991 riesce ad ascoltarlo. Poi, il 22 ottobre 1991, altra richiesta di rogatoria internazionale, per interrogare John MacIdull (l'esperto del

Ntsb che per primo decodificò i tracciati radar italiani scoprendo il «caccia») e John Transue (all'epoca del disastro in servizio presso il Pentagono). Entrambi vengono ascoltati dai giudici tra il 9 e il 13 dicembre dello stesso anno. Durante la trasferta in USA.

E' evidente che il materiale raccolto attraverso questi riscontri diretti e durante gli ultimi 3 anni di indagini sia stato messo a confronto con la versione ufficiale fornita dagli USA. Ed è ragionevole immaginare che al centro del contrasto sul «capitolo Saratoga» sia proprio una discordanza clamorosa tra versione ufficiale ed evidenze agli atti dell'inchiesta. Tuttavia, di capitoli aperti ce ne sono ancora in quantità. E intrecciati tra loro: da quello francese a quello libico.

Andrea Purgatori

Corriere della Sera
Venerdì 19 novembre 1992

I familiari: è volato via un altro coperchio

BOLOGNA — «È un altro coperchio che vola via, un altro momento di dissolvimento del mistero, un altro passo avanti sulla strada della verità. Da qui indietro non si può tornare: è l'ora in cui il giudice Priore non può essere lasciato solo, devono entrare in ballo, in modo decisivo, le istituzioni. Il "gioco" non è più solo nostro»: sono queste le reazioni, rilasciate al *Corriere*, di Daria Bonfietti, 47 anni, docente di Diritto ed Economia in un istituto superiore, dall'88 presidente dell'Associazione familiari delle vittime di Ustica.

«Quella notte di 12 anni fa — prosegue Bonfietti — accadde un episodio che doveva essere, secondo poche persone, "indicibile" e quindi da

coprire. Lentamente abbiamo smontato tutte le tragiche ovvietà, le falsità (non è stato un incidente, né un cedimento strutturale), siamo arrivati sin qua (cioè a un episodio di guerra), abbiamo portato alle istituzioni su un piatto d'argento elementi fondamentali. In 4 anni abbiamo trovato, all'interno della magistratura e della Commissione stragi, orecchie che avevano voglia di ascoltare e di agire onestamente. Così è stato possibile incriminare 13 ufficiali di quell'Aeronautica che, come ha detto la Commissione, ha reso difficile il cammino verso la verità ripetendo cose stantie in ossequio a un ordine ricevuto nel 1980 per nascondere un fatto di cui non era responsabile».

LA STRAGE DI USTICA / Secondo l'ex comandante, la portaerei eseguì solo un'esercitazione senza lasciare Napoli

Gli USA: la «Saratoga» non uscì

L'ammiraglio Flatley parla di un equivoco nell'interrogatorio con il giudice Priore
L'ambasciata: fast cruise non significa «crociera veloce», ma «crociera sul posto»

ROMA — Sfumano i toni irritati o sprezzanti di pochi giorni fa. E sul mistero della reale posizione della Saratoga la sera del 27 giugno 1980 adesso entra in gioco l'ammiraglio James H. Flatley, che all'epoca ne era il comandante. Secondo Flatley, all'origine del forte contrasto tra la versione del Pentagono (la nave non si mosse dalla rada del porto di Napoli) e la sua deposizione davanti ai giudici italiani (la portaerei uscì tra la sera del 27 e la mattina del 28, per una esercitazione) non ci sarebbe che un «equivoco con il giudice Priore». «Equivoco» che, nel riserbo totale imposto dal segreto istruttorio, non è però mai stato ipotizzato dalla nostra magistratura durante le roventi polemiche tra il Pentagono e la stampa italiana, accusata di rincorrere voci prive di ogni fondamento.

L'ammiraglio non esce tuttavia allo scoperto completamente. Questa sua interpretazione sul contrasto di versioni proviene da Washington ma viene attribuita dall'agenzia Ansa a «persone vicine all'alto ufficiale». «Persone» che spiegano l'equivoco con queste parole: «Flatley non ha mai parlato di uscite della Saratoga in alto mare in quei giorni ma ha soltanto affermato che nei giorni della tragedia di Ustica la nave era impegnata in una esercitazione simulata. Manovre a tavolo che non si tradussero in spostamenti fisici». In buona sostanza, afferma Flatley per interposta persona, Priore avrebbe scambiato due paroline su un'innocua partita a scacchi giocata tra quattro pareti d'una nave per un'ammissione di coinvolgimento diretto o indiretto della portaerei

nella strage di Ustica.

Dunque, sarebbe tutto un equivoco? Possibile? Vediamo. La deposizione dell'ammiraglio porta la data del 4 dicembre 1991. Si è svolta alla presenza dei magistrati italiani (il giudice Rosario Priore e i due Pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi), di un magistrato del Dipartimento della Giustizia degli Stati Uniti, di un trascrittore americano, un trascrittore italiano e con un registratore in funzione. Una copia della deposizione si trova a disposizione del Dipartimento della Giustizia (che ne avrebbe però negato in questi giorni la visione a Flatley) e una seconda copia è nelle mani dei magistrati italiani, ma è naturalmente coperta dal segreto istruttorio. La verità sulla doppia versione, indiscrezioni a parte, è tutta racchiusa in quella documentazione. Che prima o poi diventerà pubblica.

Ma a questo punto è sull'esistenza di una doppia versione che si sta spostando l'attenzione degli investigatori (oltre che su una serie di altre contraddizioni che emergerebbero dalla semplice comparazione tra testimonianze raccolte negli Stati Uniti e carte ufficiali fornite alle autorità italiane). La posizione del Pentagono sembra escludere un errore nella testimonianza dell'ammiraglio. E Flatley si limita a parlare di un «equivoco» (della magistratura italiana). I riscontri a disposizione del giudice sono invece di segno opposto e per nulla modificati nella forma o nella sostanza dalla valanga di precisazioni e prese di posizione americane, affidate negli ultimi giorni a quotidiani e agenzie di stampa. Co-

minciando dalla primissima smentita che il Pentagono ha lanciato contro la rete televisiva Cbs, colpevole di aver mandato in onda un servizio in cui si rendevano espliciti i dubbi sul contenuto del registro di bordo della portaerei Saratoga.

Anche l'ambasciata degli Stati Uniti a Roma ha deciso ieri di precisare qualcosa di importante. Si tratta del termine tecnico «fast cruise» (annotato il 2 luglio 1980 sul registro di bordo) ed erroneamente tradotto con «crociera veloce». In realtà, spiega una nota, la traduzione corretta è «crociera sul posto»: «Nel linguaggio usato dalla Marina militare Usa, "fast cruise" non è altro che un'esercitazione, o "dry run" (prova), che viene effettuata prima di lasciare il porto e per assicurarsi che tutto è in ordine in vista della partenza», che in questo caso avvenne il 6 luglio successivo. Il termine, che secondo l'ambasciata è stato «travisato in alcuni articoli di stampa», non sarebbe tuttavia al centro dell'«equivoco» di cui parla l'ammiraglio James H. Flatley. Che potrebbe essere nuovamente interrogato negli Stati Uniti dai giudici italiani nel corso dei prossimi mesi.

La questione Ustica e il contenzioso ancora irrisolto di decine di rogatorie internazionali (con Usa, Francia, Russia, Libia, eccetera) è in queste ore all'esame di Priore, Roselli e Salvi. Mentre i due ministri Martelli (Giustizia) e Andò (Difesa) continuano a esercitare il massimo della pressione sui rispettivi colleghi stranieri affinché le richieste che provengono dagli investigatori italiani trovino una positiva risposta. Certo, co-

me molti sostengono, il clima potrebbe rapidamente diventare favorevole soprattutto rispetto alle rogatorie che riguardano gli Stati Uniti, dove un passaggio di consegne tra Bush e Clinton potrebbe facilitare le cose. Ne ha dato un assaggio ieri a Milano il governatore democratico dello Stato di New York, Mario Cuomo. Che ha detto, lapidario: «Se in Italia qualcuno ha delle lamentele da fare su Ustica è giusto che le faccia, ed è giusto che il governo americano risponda. Non ho gli elementi per esprimere un'opinione su questo episodio ma, grazie a Dio, non sono il giudice di questo caso».

Nelle prossime ore è intanto attesa la perizia sul Mig 23 libico ritrovato il 18 luglio 1980 sui monti della Sila.

Andrea Purgatori

Caso Ustica Senza soldi i familiari parti civili

ROMA — Non ci sono più fondi per andare avanti e la strada che porta al processo è ancora lunga. Così, senza contributi sufficienti a pagare le spese di gestione del ruolo di parti civili, l'Associazione dei familiari delle 81 vittime della strage di Ustica getterà la spugna.

L'appello di Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione, arriva nella fase più delicata dell'indagine: «O considerare chiuso il proprio compito», lasciando a Parlamento, governo e magistratura di proseguire, «ma facendo così mancare la scrupolosa vigilanza che fino ad oggi ha efficacemente contribuito a dissipare il cumulo di falsità e depistaggi nel quale l'inchiesta ha rischiato più volte di naufragare». O «sforzarsi di proseguire nel suo impegno».

Ma per proseguire, l'Associazione «avrebbe bisogno di una solidarietà concreta e in questo momento di crisi i contributi di cittadini ed Enti sono inesistenti», dice Daria Bonfietti. In tre anni, cittadini, enti, sindacati, banche, gruppi parlamentari hanno offerto 280 milioni. Ma il costo per l'Associazione, «nonostante periti e legali abbiano lavorato gratis e siano state rimborsate solo le spese vive e i viaggi, è stato di oltre 277 milioni: in cassa ne rimangono quindi meno di tre».

Dunque, chiudere o sperare in nuovi contributi (il conto dell'Associazione è il n°10111 della Cassa di Risparmio di Bologna, agenzia 17): «La verità ha un prezzo che vogliamo pagare».

Ustica, generali felloni

Tredici provvedimenti per attività contro il governo e alto tradimento

di **Daria Lucca**

ROMA

Bugiardi, felloni e traditori. Lo stato maggiore dell'Aeronautica del 1980, quello che gestì l'inchiesta sulla strage di Ustica, ha ricevuto una comunicazione giudiziaria che ipotizza il reato 289 del codice penale, attentato contro «l'attività del presidente della repubblica e del governo». Ma il giudice istruttore Rosario Priore, nel firmare i provvedimenti, ha aggiunto l'aggravante prevista dall'articolo 77 del codice militare di pace, e cioè l'alto tradimento. I destinatari sono quattro: Lamberto Bartolucci (capo di stato maggiore allora e consigliere d'amministrazione dell'Alitalia oggi), Franco Ferri (sottocapo di stato maggiore), Corrado Melillo (comandante del terzo reparto, l'operativo) e Zeno Tascio (allora capo del Sios, il servizio segreto d'arma). Dei quattro, soltanto l'ultimo è ancora in servizio.

Ma il suo nome, e soprattutto le accuse, sono bastate a rendere esplosivo il clima dentro l'arma azzurra. Il comunicato diffuso da Viale Castro Pretorio ieri pomeriggio lo lascia a malapena trapelare: «La notizia di ulteriori e diretti coinvolgimenti nella vicenda giudiziaria di Ustica di proprio personale, fra cui gli stessi vertici della Forza Armata del 1980, è causa di profonda sofferenza, ma non scalfisce in alcun modo la fiducia che l'Aeronautica ha sempre riposto e manifestato nei confronti degli organi preposti all'accertamento della verità, nella convinzione che le cause dell'incidente del Dc 9 Itavia saranno individuate». Manca, ovviamente, ogni presa di distanza dagli uomini messi sotto inchiesta. Anzi, l'arma si dice a loro «vicina e solidale». Di questa solidarietà, il responsabile politico dovrà prima o poi chiedere conto.

E' stato proprio il ministro della difesa a far sapere che l'Aeronautica era nei guai, ieri mattina, suggerendo alla Com-

missione parlamentare stragi di rinviare la propria audizione, per consentire al governo di «valutare la situazione». Libero Gualtieri e gli altri commissari (pochi, per la verità) presenti hanno accolto l'invito. Ma Rognoni non ha però mantenuto la promessa. Il governo, fino alle prime ore della serata, non aveva ancora annunciato provvedimenti, e per di più il ministro ha messo le mani avanti, ricordando «il principio di non colpevolezza che deve accompagnare tutto il corso del processo fino alla sentenza definitiva». In altre parole, il governo si avvia a tenere in servizio gli ufficiali indagati per avere attentato contro di lui. E le pressioni dell'Aeronautica devono essere state, ieri, piuttosto insistenti. Nel pomeriggio, il capo di stato maggiore in carica, Stelio Nardini, si è incontrato con il presidente della repubblica Francesco Cossiga. Non è chiaro chi ha sollecitato il colloquio, ma pare che la richiesta sia venuta dai militari.

Oltre ai vertici dell'80, sono finiti nella bufera altre nove persone. L'ex capo di stato maggiore Franco Pisano, i generali Domenico Zauli, Giovanni Cavatorta (in congedo) e Gianluca Muzzarelli (in servizio), i colonnelli Adriano Piccioni e Claudio Coltelli (in servizio), hanno ricevuto comunicazioni giudiziarie per reati che vanno dall'omissione di prove al favoreggiamento. Stessa sorte a Manfredo Manucci Benincasa, ex capo stazione del Sismi di Firenze, e ai colonnelli Ernesto Basile De Angelis e Giorgio Russo. Gli ultimi due erano rispettivamente in servizio al radar di Licola (Napoli) e alla direzione operativa di Ciampino.

I provvedimenti sono stati resi pubblici, dunque, ma recano la data del '91. Rosario Priore li ha notificati il 27 dicembre, rovinando così il capodanno a parecchia gente. E due giorni fa, di pomeriggio, ha provveduto ad avvertire il primo interessato, il governo ap-

punto, con una breve visita a Palazzo Chigi. La decisione di emettere le comunicazioni non è stata certo improvvisa. Semmai, è maturata nei mesi scorsi con la conferma - offerta dai colloqui telefonici in cui si parla di portaerei americane - della mole di informazioni nascoste dai militari all'indomani della strage. A lanciare il dado, Priore è stato poi convinto nel corso del suo viaggio americano, ai primi dello scorso dicembre.

Fra Washington e la California, sede della Mc Donnell Douglas, la casa produttrice dei Dc 9, i magistrati hanno accertato che gli unici a cui erano stati negati gli elementi indispensabili erano proprio loro. O meglio, i loro predecessori. Uno dei tecnici della Douglas, Steven Lund, ha confermato ad esempio di aver lavorato per giorni sui dati radar di Ciampino e di aver tratto la convinzione, nel giro di una settimana dall'incidente, che il Dc 9 Itavia e i suoi 81 passeggeri erano stati affiancati da un secondo aereo (probabilmente un caccia) negli ultimi minuti di volo.

Una seconda tornata di provvedimenti parte dalle conclusioni dell'inchiesta ordinata nel 1989, su imput dell'allora ministro della difesa, Valerio Zanone, dal generale Pisano.

Quell'inchiesta, che escludeva qualsiasi responsabilità militare (italiano o estera) dalla strage, non ha soddisfatto i magistrati. Chi la condusse (Zauli, Muzzarelli e Cavatorta) omise circostanze, episodi, fatti ritenuti invece indispensabili. I generali erano perfettamente a conoscenza dell'affannosa ricerca di «traffico militare americano», quella notte, e dell'immediato sospetto di una collisione. Eppure, tutto scomparve dalla relazione finale, ovattato in un banale accenno di due righe senza significato.

La svolta giudiziaria renderà più vicina la ricostruzione dei fatti? E' troppo presto per dirlo. Tuttavia, il ritorno di memoria che ha colpito il maggiore Antonio Trombetta è un piccolo segnale in questa direzione. Trombetta era stato chiamato in causa, lo scorso anno, per il reato di falsa testimonianza. Non riusciva assolutamente a ricordare la trafila seguita, a Ciampino, per contattare l'ambasciata americana. Due giorni fa, ha ammesso che se ne parlò, che venne lanciato l'allarme a Martinafranca e, a incaricarsi di prendere i contatti con Via Veneto il capo della sala operativa, l'allora capitano Porfirio Massari. Anche lui, è già fra gli ufficiali sotto inchiesta.

«Ora vogliamo la verità dagli Usa»

De Julio, della commissione stragi, è sicuro che il segreto sia custodito a Washington

di Carlo Bonini

ROMA

Cinquantadue anni, ingegnere, Sergio De Julio, deputato della sinistra indipendente, è membro della commissione stragi. Quella di ieri, non ne fa mistero, è stata «una giornata importante, da non dimenticare». Poi, però, avverte: «Le comunicazioni giudiziarie sono solo un primo passo e non significano che la verità su quella notte del 27 giugno 1980 sia più vicina».

Dodici anni per risalire alle responsabilità dello stato maggiore dell'aeronautica. Perché solo ora?

Se vuole una risposta spontanea, io dico: perché è arrivato un giudice più capace, dal momento che non credo si sia rotto il muro di omertà. Faccio solo un esempio: per uno degli at-

tuali indagati, il generale Zeno Tascio, ex capo del Sios aeronautica, la comunicazione giudiziaria è un atto dovuto e, francamente, non capisco perché l'ex giudice istruttore Bucarelli non l'abbia compiuto prima. Quando Cossiga dice "mi hanno fatto fesso", non può non riferirsi agli uomini su cui oggi indaga Priore. Credo comunque che all'accelerazione impressa alle indagini abbia contribuito anche l'attuale quadro politico in cui una parte della maggioranza ha sposato l'intenzione di Andreotti di riaprire una finestra sul passato, rompendo in questo modo quella che 12 anni fa era una certezza anche per i generali: l'impunità. In questo senso, basta andare a rileggersi i verbali delle testimonianze rese davanti alla commissione per scoprire contraddizioni

che erano un'offesa all'intelligenza del parlamento. Infine, credo che sui provvedimenti abbia inciso anche la componente psicologica di chi li ha firmati. Priore si è trovato contro un pezzo di stato, l'aeronautica, che per definizione lo doveva aiutare e dunque, avendo gli elementi, ha rotto gli indugi.

Con le comunicazioni giudiziarie ai generali, non crede che possano in qualche modo offuscarsi le responsabilità politiche?

Si il rischio c'è. Anche se io per responsabilità politiche non intendo quelle dell'epoca, ma quelle più recenti; dei ministri della difesa da Zanone in poi, che pur avendo, da tempo, elementi per intervenire sui vertici degli stati maggiori non lo hanno fatto. I comportamenti

di Tascio erano un oltraggio al parlamento. Quando Santucci (ex addetto militare all'ambasciata di Washington, ndr) ha calunniato Rana (ex direttore del Registro aeronautico italiano, ndr), non c'era bisogno di una comunicazione giudiziaria per intervenire. Detto questo, non sono molto fiducioso che possa esser fatto valere il principio della responsabilità politica. Siamo in un paese in cui la menzogna non è un reato. Forse quest'inchiesta può essere un segnale per il futuro, anche perché non credo che sia ancora fugato il rischio di insabbiamenti.

C'è stato un momento in cui avete temuto di non uscirne?

Sì, e i dubbi, ancora oggi, sono molti. Anche perché una cosa è l'accertamento della verità su Ustica, su cui non va allen-

tata la tensione, ed altro è l'accertamento della responsabilità di chi l'ha occultata. A questo proposito, io parto dalla convinzione che la verità è nelle mani degli Stati Uniti. Allo stato dei fatti, dodici anni dopo la strage, tutti le possibili prove o indizi sono state cancellate. La posizione del governo è, ed è stata debole. Un paese che vuole sapere la verità non la manda a chiedere da un ambasciatore, non la sollecita informalmente; dà un termine certo entro cui avere le informazioni che cerca, minaccia ritorsioni. Che so; può benissimo dire che se non ottiene ciò che vuole smantellerà le basi americane sul suo territorio. Anche per questo sto valutando la possibilità che di Ustica possano occuparsi formalmente una commissione del congresso o del senato Usa.

USTICA

Traditi o traditori

Silenzi, reticenze, menzogne dei politici

di Carmine Fotia

Chi è responsabile delle bugie di Ustica? «L'aviere Bonilli», rispondendo in coro Craxi, De Mita, Spadolini, Cossiga, Zanon, Andreotti. Così, almeno, immaginava le loro risposte il geniaccio di Stefano Benni. Ma nella realtà le cose sono andate davvero così diversamente?

Il primo governo a occuparsi del caso Ustica è quello guidato da Bettino Craxi, nel 1986. L'impulso era venuto dal capo dello stato (presidente del consiglio al momento della strage) che, ricevendo l'associazione dei familiari delle vittime - instancabile animatrice della battaglia per la verità - aveva sollecitato il governo ad attivarsi. E' incaricato il sottosegretario alla presidenza del consiglio, Giuliano Amato, che, a onor del vero, man mano che va avanti non nasconde i buchi neri che incontra. Una prima volta, nell'ottobre del 1986, in parlamento ammette che «forse» - direbbe il Loché di Avanzi - è stato un missile, e ammette che c'è «chi sa e tace». Nel gennaio del 1987, in Tv, si domanda se «stano stati reticenti, tra gli altri, anche organi della pubblica amministrazione italiana». Più recentemente,

a Telefono giallo, ha esplicitamente accusato i militari di avergli fornito informazioni false.

Chi ci ha messo un po' di tempo, più o meno undici anni, ad ammettere che qualcosa non fosse andata per il verso giusto, è il ministro della difesa ai tempi della strage, il socialista Lelio Lagorio. Nel luglio del 1989, in commissione stragi, conferma di aver ricevuto, poco dopo la sciagura, dall'allora ministro dei trasporti, Rino Formica, il suggerimento che a far cadere l'aereo fosse stato un missile. Ma non lo riferì al consiglio dei ministri, giudicandola un'idea bizzarra dell'«immaginario» compagno di partito. Il ministro non attivò il Sismi «per oggettiva inidoneità»; molti gli domandano: di che parla visto che lo scandalo P2 che coinvolgerà i vertici dei servizi non era ancora venuto alla luce? Disorganizzazione, replica il ministro. Poi, aggiunge che l'aeronautica - al contrario di quanto ha accertato la commissione stragi - non ha mai visto i nastri radar di Licola e Marsala. In settembre un ufficiale di Marsala dice invece che in un rapporto inviato al ministro c'era notizia di quei tracciati radar. Finalmente, nell'ottobre del 1991, Lagorio ammette: «Se alla fine la verità dimostra che sono state dette ai politici delle menzogne, qualcuno dovrà pagare».

Chi non ha mai cambiato versione è Rino Formica, che conferma la tesi suggerita a Lagorio e spiega che gliela fornì l'allora direttore del Registro aeronautico, Savero Rana, sulla cui correttezza il ministro giura. «Penso che chi ha coperto la verità - scandisce Formica - ha coperto qualcosa di più grave dello stesso incidente, che pure è cosa gravissima». Quanto a due ex-presidenti del consiglio, Forlani e Spadolini, e quest'ultimo anche ex-

ministro della difesa (che in qualità di presidente del senato e di seconda autorità della repubblica ottiene di essere «auditato», e con pochissime domande, nel suo studio), sono due educande: «Chiedete ai militari», dicono. A un altro presidente del consiglio, Ciriaco De Mita, si deve la bella idea di una commissione di esperti che giunge all'incredibile conclusione che il Dc-9 sia stato fatto esplodere da una bomba.

«Il missile di Ustica punta sul Quirinale». Questo titolo del Tempo di Roma, strenuo difensore della verità dei militari fino al punto da vincere un premio dell'aeronautica, accende nel settembre 1989 la miccia di una bomba che nel corso degli anni successivi sarebbe esplosa nel palazzo. Una mossa dei militari per far capire che avrebbero trascinato con sé presidenti del consiglio e ministri? Non possiamo affermarlo, fatto sta che da quel momento l'atteggiamento del governo e dello stesso capo dello stato mutano. Andreotti - l'unico che dalla vicenda non è neppure sfiorato: «Non ne so assolutamente nulla», dice - «difende» Cossiga affermando che «si sono registrati con rammarico alcuni accenti critici nei confronti del capo dello stato in relazione al tragico episodio di Ustica». Una difesa che in realtà enfatizza il coinvolgimento del capo dello stato (e di lì a poco Andreotti tirerà fuori la vicenda Gladio).

In quell'autunno del 1989, comunque, il governo e la Dc si espongono in difesa dei generali felloni, nella commissione stragi e in parlamento: «Non ho nessuna ragione per dubitare della loro lealtà e buona fede e anzi voglio qui riconfermare loro la mia stima», dice il ministro della difesa, Mino Martinazzoli. Il buon Martinazzoli, non è però altrettanto sollecito verso l'associazione dei fami-

liari della vittime: nel giugno 1990 il capo dello stato dice loro che Martinazzoli l'ha avvertito dell'esistenza di un documento dell'aeronautica che, risponde alle critiche dell'associazione, e che potranno prenderne visione. Peccato che, più volte sollecitato, il ministro non l'abbia consentito, imitato, in ciò dal suo successore, Virginio Rognoni.

La palma del superdifensore dei militari spetta però a un laico, al liberale Valerio Zanone che, dopo aver minacciato azioni giudiziarie per difendere l'onore dei militari, esclude «responsabilità dirette o indirette dell'aeronautica militare circa la causa o la spiegazione del disastro» e dunque le forze armate non possono essere accusate «di reticenza o del pistaggio».

Dopo quel famoso titolo, sull'Ustica c'è un Cossiga diverso da quello che sollecita Craxi a intervenire. Ustica? «Una delle spine che ho nel cuore», dice nell'ottobre 1991, ma poi difende i giudici Santacroce e Bucarelli alla cui gestione si deve tutta la prima inconcludente fase delle indagini: «Non voglio processi sommari». Mi fu detto che era caduto un aereo e mi fu prospettata l'ipotesi che era quella condivisa dall'intero parlamento... cioè di un cedimento strutturale... Se i militari hanno mentito lo dirà il magistrato». Dunque, comprensivo con giudici e militari, Cossiga non lo è affatto con la commissione: «Ogni seduta della commissione d'inchiesta serve a confondere le idee al giudice Priore. Ma che lo lascino lavorare in pace...». Non si tratta solo di parole, in novembre Cossiga minaccia di non firmare la legge che proroga la commissione stragi né quella che consente ai giudici di continuare a indagare. Come dire, un macigno sulla verità.

I generali precipitano

Ustica, 9 incriminati. Cossiga in visita privata al quartier generale dell'Aeronautica

di Daria Lucca

ROMA

Le accuse sono diverse, ma la posizione processuale unifica l'intero drappello di generali chiamato in causa dal giudice istruttore Rosario Priore. I nove ufficiali del vertice aeronautico coinvolti nell'inchiesta sulla strage di Ustica sono stati, infatti, formalmente incriminati. Lo stato maggiore dell'arma azzurra che ne reggeva le redini il 27 giugno '80, quando il Dc 9 Itavia precipitò in mare con 81 persone a bordo, ha dunque «attentato contro l'attività del presidente della repubblica e del governo». Non si tratta di un dubbio, né di sole comunicazioni giudiziarie. I magistrati ritengono di avere sufficienti elementi per un'accusa formale. Non è una distinzione da poco. Un avviso di garanzia annuncia solo al destinatario che si sta indagando su di lui. L'incriminazione lo trasforma in un imputato.

Per il governo in carica, è un bell'impiccio. Può tenere in

servizio gli ufficiali che, secondo la magistratura, devono essere perseguiti quasi come traditori? Ieri, Palazzo Chigi non ha sciolto il nodo gordiano. Anzi, il sottosegretario alla presidenza del consiglio Nino Cristofori ha tentato di lavarsene le mani: «Il consiglio dei ministri non ha preso alcuna decisione, ma lo farà. Aspettiamo tuttavia che l'iniziativa sia avanzata dal ministro competente». Quale? Il ministro della difesa, si suppone. Ma Virginio Rognoni non ha fatto sapere quali siano le sue intenzioni. C'è ben più che maretta negli ambienti militari. L'arma azzurra semba pronta a difendere il proprio onore fino all'ultimo respiro. Non è però chiaro quanti siano ancora disposti ad accettare le posizioni stabilite dal vertice in carica.

E, soprattutto, va interpretata la visita, tanto improvvisa quanto inaspettata, che il presidente della repubblica Francesco Cossiga ha compiuto ieri sera in Viale Castro Pretorio, in palazzo dei comandi aeronau-

tici. Il capo dello stato è entrato verso le 20 e ne è uscito dopo quaranta minuti. Che cosa è andato a dire, ai militari nella bufera? Secondo le accuse dei giudici, Cossiga era il presidente del consiglio a cui, nel giugno '80, lo stato maggiore impedì di «esercitare le sue funzioni». Ma le incriminazioni rendono più attuali le sue responsabilità. Come capo supremo delle forze armate, la costituzione gli impone di garantirne la lealtà. Allora, Cossiga ha incontrato i vertici dell'Aeronautica per avvertirli che non si può esimere dal chiedere provvedimenti? Oppure è intervenuto di persona per placare i furori montanti dei militari?

L'inchiesta giudiziaria, nel frattempo, marcia senza soste. E non può essere diversamente. Per compiere un passo così contrastante con i predecessori - che in dieci anni non hanno smosso nulla - Rosario Priore e i suoi pubblici ministeri devono avere raccolto, in questi mesi, un robusto castello di

prove. Quantomeno di indizi sufficienti a contestare l'articolo 289 del codice penale a Lamberto Bartolucci, Franco Ferri, Corrado Melillo e Zeno Tascio. E le accuse di favoreggiamento, abuso d'ufficio e falso ideologico ai quattro generali che condussero l'inchiesta interna all'Aeronautica, nell'80: Franco Pisano, Gianluca Muzzarelli, Giovanni Cavatorta e Domenico Zauli. Le stesse accuse sono state mosse all'ultimo degli incriminati, Giorgio Russo, capo operazioni della Riv di Ciampino.

Che Priore abbia qualche carta non ancora dichiarata, lo prova ad esempio una delle contestazioni che sono state fatte, l'altra sera, al maggiore Antonio Trombetta, responsabile del soccorso aereo di Ciampino. La sala operativa di Ciampino, il 27 giugno, entrò presto in allarme, comunicando ad altre sedi militari il sospetto di una collisione: «C'era intenso traffico americano in zona», dice uno degli operatori al telefono. Mancava, nella ri-

costruzione, un tassello molto importante: la chiamata all'ambasciata americana che si suggerisce di contattare «per notizie». Il giudice l'ha trovato, visto che l'ha fatto ascoltare al maggiore. E' una telefonata partita da Ciampino alle 22,39, un'ora e mezzo dopo l'incidente: «Chiamo l'ambasciata - dice l'ufficiale non ancora identificato, rivolto a qualche collega - secondo me, una delle cose più probabili è una collisione in volo con uno dei loro aerei...». Mentre tenta di mettersi in contatto con l'addetto militare americano, all'interno «550», che però non risponde, l'ufficiale prosegue la conversazione interna e insinua il dubbio che fosse in corso una vera e propria esercitazione militare. La telefonata si conclude, in inglese, con un accorato appello al centralinista dell'ambasciata perché tenti di avvertire gli addetti militari: «Qui ci siamo persi un aereo con 81 persone...». E si anticipa l'intenzione di contattare anche la base di Sigonella.

Le bugie dei militari

Dodici anni di mezze verità. Una ricostruzione

di Carlo Bonini

ROMA

Con ieri, sono 4.221 giorni, pari a 101.304 ore. Da tanto resiste la «verità» dell'aeronautica militare. Ha mutato spesso volto; mai contenuto. Dal documento finale della relazione del capo di stato maggiore dell'aeronautica, generale Pisano, consegnata alla commissione stragi nel maggio '89 si legge testualmente: «1) Non erano in volo al momento dell'incidente velivoli aerotattici alleati operanti da basi aeree nazionali; 2) Gli enti del controllo del traffico aereo hanno operato nel rispetto delle norme e gli operatori non hanno rilevato alcuna anomalia intorno alla traccia del Dc9; 3) Sulla base degli elementi disponibili non sembra sussistere nemmeno la probabilità della presenza di caccia; 4) Non vi è stato alcun comportamento dilatorio in merito alla richiesta e sequestro dei materiali radar». Proposizioni tanto semplici, quanto coriacee. Oggi smentite da alcuni dei principali riscontri.

I movimenti aeronavali durante e dopo la strage. Il Dc9 Itavia scompare dagli schermi radar del centro di controllo di Ciampino alle 21 del 27 giugno 1980. Alle 21.04 non risponde alle chiamate; alle 21.11 Ciampino chiede alla torre di controllo di Palermo se l'Itavia è arrivato, mentre il centro radar di Marsala avverte il centro di difesa aerea di Martina Franca; da qui vengono allertati i centri del soccorso aereo. Alle 21.55 decollano i primi due elicotteri; alle 22.20 viene ordinato al Dipartimento della marina di mettere in azione le unità navali. Alle 7.05 del 28 mattina vengono avvistati da un elicottero frammenti dell'aereo ed un cadavere. Fin qui, ridotta all'osso, la successione ufficiale degli eventi. Ma non è tutto.

La sera del disastro, come verrà confermato dalla relazione Pisano era in corso un'esercitazione antisommersibile in volo un *Atlantic Breguet*, aereo dotato di un'autonomia di volo di 18 ore, dotato di sofisticate apparecchiature radar per la ricerca di sommergibili e dunque potenzialmente in grado di

fornire un primo contributo alla ricerca del relitto. Decollato alle 18.30 dalla Sardegna, rientrerà alla base alle 00.30 dopo aver sorvolato lo spazio aereo di Ustica, ma, «ufficialmente», non verrà allertato. Perché? Nella relazione Pisano viene fornita una spiegazione paradossale: «Il centro di Martina Franca non sapeva tuttavia si decise di non allertarlo perché non disponeva di strumenti adeguati». Ora, delle due l'una: o lo si sapeva in volo e si decise di non allertarlo o non lo si sapeva affatto. Ebbene, come si è scoperto nell'autunno dello scorso anno, sulla scorta delle trascrizioni delle conversazioni telefoniche tra i centri radar coinvolti nel soccorso, Martina Franca sapeva di quell'*Atlantic*. Con lui, in volo quella sera anche aerei americani («traffico intenso», come si ascolta nelle stesse registrazioni telefoniche): un caccia diretto dalla base di Sigonella a quella di Torrejon e un ulteriore *Atlantic*. Ci fu anche movimento navale. «Nel briefing mattinale del 28/6/80 - raccontò il 20/7/89 alla commissione stragi l'ex responsabile del Sios marina (servizio segreto di forza armata), ammiraglio Antonio Geraci - riscontrammo che le nostre navi erano in porto da due giorni». Poi, però, lo stesso Geraci conferma l'esistenza, il 27/6, di un'esercitazione aeronavale antisommersibile nello specchio di mare antistante Augusta cui parteciparono corvette e fregate. Dunque, non tutte le navi erano in porto da due giorni.

Attività del Sios aeronautica.

«Il Sios aeronautica - raccontava il 26/7/89 alla commissione stragi l'allora responsabile del servizio, generale Zeno Tascio - non aveva competenza sull'incidente (...). Non ricordo quando ho saputo dell'incidente di Ustica la prima volta, dovrei guardare le agende e i diari dell'epoca (...). Comunque non ho ricevuto alcuna comunicazione di servizio relativa all'incidente». Sta di fatto che il Sios aeronautica di Ustica si occupò, e in più riprese. In una prima fase, informandosi regolarmente del lavoro di indagi-

ne svolto presso l'ambasciata americana a Roma da un team appositamente costituito dagli Usa, quindi provvedendo alla trascrizione dei tracciati radar di Licola e Marsala richiesti l'8 agosto '80 dal direttore del Sismi, generale Santovito, allo stesso Tascio. «I dati - raccontò Tascio - furono trasposti meccanicamente, senza commento, una sorta di traduzione letterale dal greco all'italiano».

Ebbene, come mai allora, sulla scorta di tali traduzioni letterali, il Sismi, al contrario del Sios aeronautica, sottolinea la presenza di «aviogetti»? «Bisogna sentir loro», replicò Tascio alla commissione. E come fu possibile al Sios leggere dei nastri posti sotto sequestro dall'autorità giudiziaria? «Disponevamo dei dati, non dei nastri», spiegò l'allora capo del Sios.

Il Mig libico. La tesi ufficiale

che lo vuole caduto il 18/7/80 traballa da tempo. A incrinarla una prima volta, i dubbi sulla veridicità dell'autopsia effettuata sul corpo del pilota e la circostanza che il 18 era in corso in quella zona un'esercitazione Nato simulante un attacco libico. Più di recente, le rivelazioni da fonte americana di un'ispezione compiuta da agenti del Sios e della Cia del relitto del mig alla fine del giugno '80.

IL DEPISTAGGIO FU «UNA DECISIONE CENTRALE E AD ALTO LIVELLO»

I duellanti di Ustica

il manifesto
domenica 19 gennaio 1992

CARMINE FOTIA

Una voce all'altro capo del telefono: «Non farti abbindolare, l'aereo è stato abbattuto». E' andata davvero così? Fu, come ricostruisce il film di Marco Risi, «Il muro di gomma», un anonimo controllore di volo a suggerire a Andrea Purgatori, il giornalista del *Corriere della sera* cui si ispira la figura del protagonista, che un missile aveva colpito l'aereo? Il fatto è che, fin dal primo momento, c'è chi non accetta la verità ufficiale e ne cerca un'altra. La vicenda di Ustica, con tutto il suo carico di misteri, è anche un campo nel quale agiscono strategie comunicative opposte. Da una parte l'apparato militare, depositario di informazioni che ha protetto,

occultato, dissimulato, confuso: dall'altra, un polo di ricerca della verità: l'Associazione dei parenti delle vittime, presieduta da Daria Bonfietti e assistita da un gruppo di avvocati e periti, un pugno di politici, alcuni giornalisti. Scrive Flaminia Cardini, una ricercatrice che ha curato un recente volume per l'Associazione dei familiari (*Ustica, la via dell'ombra*, Sapere 2000 edizioni): «Nella vicenda di Ustica i mass media...hanno tentato di intaccare la roccaforte del segreto, abbinando al loro ruolo tradizionale di specchio fedele del reale anche una funzione più attiva, che spesso ha coinciso con una sua parziale riscrittura».

Il dubbio che il Dc9 non sia precipitato, come vogliono le fonti ufficiali, per un «cedimento strutturale», ma per una causa esterna, un'esplosione provocata da un missile o una bomba, serpeggia fin dai primi giorni. E' più che un dubbio: è un'ipotesi formulata, ma ciò non sarà noto che alcuni anni dopo, dal capo del Registro aeronautico, generale Rana. Ma è il *Corriere della sera* ad avanzarla, fin dai primi giorni successivi al disastro. Una convinzione di cui nel corso degli anni caparbiamente cerca le prove un gruppo di giornalisti di diverse testate - oltre che *Il Corriere*, *Il manifesto*, *l'Unità*, *Il Messaggero*, *Il Giorno*.

«Abbiamo scelto il giornalista come protagonista - spiega Stefano Rulli che, insieme ad Andrea Purgatori, ha scritto la sceneggiatura del film di Risi - perché, anche se di solito se ne parla male, in questo caso i giornalisti, anzi, alcuni giornalisti, hanno avuto un ruolo im-

portante, hanno tenuto aperto un problema quando nessuno se ne occupava più». Nel caso di Ustica, infatti, l'opinione pubblica non si è fatta sentire, se non dopo molti anni. Per molto tempo i pochi giornalisti e i pochi politici che contestano la versione ufficiale sembrano abbaiare alla luna. L'alone di mistero che fin dall'inizio avvolge la

cedente abbiano ispirato un film - di giornalismo investigativo che contesta la verità ufficiale, compulsa fonti alternative, s'inventa le competenze necessarie a decrittare i complessi linguaggi tecnologico-militari. «I giornalisti cui ci siamo ispirati per il film - spiega ancora Rulli - hanno lavorato superando la logica dello scoop di uno contro gli altri, per mettersi insieme a cercare le risposte che la verità ufficiale non dava. E hanno dovuto aggirare difficoltà enormi: quella del linguaggio tecnico; poi, il fatto che gli esperti erano tutti, in qualche modo, legati alla fonte militare».

La verità dei fatti non è quella che appare, ma quella che appare è la realtà scritta dai detentori del potere. Un giornalismo nel quale il massimo di soggettività è strumento di riscrittura della realtà supera i confini professionali per diventare fatto civile, muovendo le coscienze, attivando l'opinione critica, trascinandolo via via il complesso dei mass-media. Talché, oggi, questo passo del *Tempo*, giornale schierato con i militari, suona grottesco:

LA STRATEGIA DEL SEGRETO DEI MILITARI

L'OPINIONE PUBBLICA DISORIENTATA

IL RUOLO DEI MASS MEDIA.

PER UNA VOLTA I GIORNALISTI

CONTRO LA VERITÀ DEL POTERE

tragedia costruisce un'aura di impenetrabilità, volutamente alimentata dai vertici militari per scoraggiare qualsiasi domanda critica. Tutto è inabissato, la coscienza pubblica non è scossa da quei resti in fondo al mare.

Il polo di verità non può contrapporre l'indignazione pubblica alla strategia del segreto dei vertici militari, dunque: deve combattere sul loro stesso terreno, aggirare la straordinaria difficoltà tecnica, imparare a leggere tracciati, ricostruire traiettorie, imparare tutto su missili, aerei militari, consultare centinaia e centinaia di pagine. Un caso unico nel malmesso sistema dell'informazione italiano - e non è un caso che questa e non altre vi-

«Lo studio Bosco - che esclude l'ipotesi del missile n.d.r. - viene a far crollare l'architettura portante delle supposizioni, delle mezze verità, e delle voci fatte passare per dati certi e probanti, con cui si è edificato un castello di insinuazioni, giunto a vette accusatorie nei confronti delle Forze armate e dei nostri servizi in genere e dell'aeronautica militare in particolare». Ma, purtroppo per il *Tempo*, insignito di un premio dall'aeronautica militare, la strategia del segreto, per funzionare, ha bisogno che non se nei sveli mai il funzionamento. Ma qualcosa trapela sempre. Questa volta - per sfortuna dei generali - c'era qualcuno pronto a raccogliere i brandelli di verità altra.

I tre castiga-generalisti del tribunale di Roma

CARLO BONINI

In comune, il giudice istruttore Rosario Priore ed i pm Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli hanno solo l'inchiesta su cui lavorano da diciannove mesi, l'impressionante numero di ore che vi dedicano quotidianamente e l'accento che ne tradisce le origini meridionali. Per il resto, alla procura di Roma, questo pool nato nell'estate del '90 e subentrato alla coppia Bucarelli-Santacroce, verrà ricordato per la straordinaria diversità umana e culturale dei suoi protagonisti che, come sostiene chi li conosce, «è il loro punto di forza».

Per il cinquantaduenne salernitano Priore, l'attenzione della stampa non è una novità. Nei suoi trentacinque anni di magistratura di lui si era cominciato a parlare nel '75 quando era conosciuto come l'ombra di Ferdinando Imposimato (poi approdato a Montecitorio come indipendente nelle liste del Pci). Un rapporto di fiducia strettissimo, quello tra i due, che si riproporrà in forma speculare con Domenico Sica. Colui che lo introdurrà nelle inchieste sull'eversione in-

ternazionale e di sinistra. Ultima in ordine di tempo, l'istruttoria «Moro quater». Amante della forma, diligente ed instancabile divoratore di atti processuali (salta regolarmente la pausa del pranzo), il suo carattere è riassunto da un episodio dell'ottobre scorso. Sulle prime pagine dei giornali campeggiavano le notizie sulla presenza di velivoli Usa nei cieli di Ustica la notte della strage. A corredarle, le foto di un giudice istruttore in maniche di camicia. «Non mi dispiacerebbe essere ritratto in giacca e cravatta, visto che le porto sempre», fece presente Priore a più di un quotidiano. Con la stampa, per il resto, un rapporto ridotto all'osso: nessuna intervista, notizie con il contagocce. Uno stile collaudato - spiega chi lo conosce - e tuttavia, nel caso di Ustica, segnato da un'importante novità: per la prima volta Priore è «solo». Unico e riconosciuto dominus di un'inchiesta che fa discutere il paese da 12 anni, al termine della quale sa già cosa lo aspetta: la poltrona di sostituto procuratore generale presso la corte di appello di Roma.

Anche il futuro del pm Giovanni Salvi è già scritto. Ad ottobre, quando l'inchiesta sarà chiusa, potrà dedicarsi a tempo pieno alla procura distrettuale antimafia di Roma cui è stato chiamato nonostante figure tra i magistrati che il dicembre scorso hanno incrociato le braccia «in difesa dell'ordine co-

stituzionale». Entrato in magistratura nel '79, alla procura di Roma è arrivato nell'84, proveniente da Monza, dove era pretore. Con i suoi 39 anni è il più giovane componente del pool; prima di Ustica, si era occupato di eversione di destra, sviluppando il patrimonio di conoscenze del giudice Amato, ucciso dai Nar. Quei Nar di cui lui sarà prosecutor in un maxi-processo con 70 imputati sopravvissuto alle forbici della cassazione. Una carriera folgorante la sua, che si iscrive in un album di famiglia altrettanto solido. Il padre, Francesco, era noto avvocato del foro di Lecce; il fratello, Cesare, è professore universtario di diritto civile e ministro ombra della giustizia del Pds.

Vincenzo Roselli è l'altro volto della pubblica accusa. Fosse per lui, a stento si dovrebbe conoscere il suo nome, perché «per il bene della giustizia, dei giudici non si dovrebbe parlare mai». Che non si tratti di civetteria, ma di profonda convinzione, lo confermano i giudici istruttori che lo hanno avuto come pm. Un cattolico con il culto del lavoro e della riservatezza; entusiasta delle inchieste che gli vengono affidate, siano queste il piccolo furto o quelle per cui negli anni scorsi fece capolino nelle cronache giudiziarie: dalla banda della Magliana al calcio-scommesse. Un suo amico di vecchia data dice scherzando: «Per farlo arrabbiare lo chiamo Comunione e liberazione».

Le accuse ai generali: le richieste in procura

■ **DARIA LUCCA** ■

Non hanno soltanto nascosto le informazioni al governo, i generali imputati. Le hanno occultate per difendere se stessi, perlomeno da qualche responsabilità indiretta negli avvenimenti di Ustica. Lo provano le contestazioni che la procura della repubblica muove ai singoli protagonisti e che sono contenute in uno speciale del Gr 1 andato in onda ieri mattina. Una delle posizioni più gravi sembra quella del capo del II reparto, il Sios. Il generale Zeno Tascio, secondo la procura, deve essere considerato un imputato a tutti gli effetti per questa ragione: «Dopo avere ommesso di riferire alle autorità politiche e giudiziarie le informazioni concernenti la ricerca di mezzi aeronavali statunitensi a partire dal 27 giugno '80 e l'ipotesi di un'esplosione coinvolgente il velivolo, abusando del proprio ufficio e al fine di impedire che potessero emergere, a qualsiasi titolo, eventuali responsabilità commissive o omissive dell'Aeronautica militare o di forze armate di paesi alleati, forniva al magistrato inquirente una informativa nella quale non si faceva cenno a tale attività».

A quanto pare, la scelta di depistare non è stata individuale, come si deduce dalle contestazioni ai generali Bartolucci e Ferri, per il reato di attentato contro gli organi costituzionali con l'aggravante dell'alto tradimento: «Da un complesso di elementi risulta invece che

l'occultamento delle informazioni concernenti da un lato la presenza di intenso traffico militare statunitense e, dall'altro, le valutazioni immediatamente effettuate sia negli ambienti tecnici dell'Aeronautica militare italiana che dagli specialisti stranieri, circa le possibili cause del disastro, fu oggetto di una decisione centrale e ad alto livello».

Dalle 21 pagine di richieste della procura anticipate dal Gr 1 (la cassetta è già stata sequestrata per ordine degli inquirenti), viene poi fuori come le bugie avrebbero avuto le gambe molto più corte se i precedenti magistrati avessero provveduto a cercare le carte giuste. Sono stati i documenti dello stato maggiore, acquisiti soltanto ora, con le copie dei telex scambiati «tra enti statunitensi» a rafforzare le accuse nei confronti di Tascio: «E' infatti certo, per tutto quanto innanzi rilevato, che vi furono intensi contratti fra l'Aeronautica militare e le autorità diplomatiche statunitensi».

Ce n'è anche per i generali, Franco Pisano in testa, che effettuarono nell'89 un'inchiesta interna per ordine del ministro Valerio Zanone: «Deve rilevarsi che da plurimi convergenti elementi appare che si sia volontariamente operato perché non potesse emergere dalla lettura della documentazione e della relazione di situazione di allarme che si determinò all'interno della forza aerea, sin dalla sera stessa del 27 giugno '80...al fine di favorire quanti avevano ommesso di riferire».

Ieri l'ammiraglio Lacoste, comandante della flotta francese nell'80, ha smentito che un caccia francese abbia abbattuto il Dc 9: «Se è stato davvero un missile, non posso credere che non siano coinvolti aerei americani o italiani».

USTICA

Il governo non si sente tradito

Palazzo Chigi non si costituisce (per ora) parte civile contro i generali accusati

Il governo non si costituisce parte civile, per ora, contro lo stato maggiore dell'Aeronautica incriminato per alto tradimento dal giudice Priore. Ma manderà un avvocato dello stato agli interrogatori, «per conoscere gli sviluppi della vicenda processuale». Nel frattempo, il generale Tascio è stato «congelato» alle dirette dipendenze di Nardini. Consapevole della polemica che scatenerà la scelta, l'esecutivo ha privilegiato le forze armate. Sotto quali pressioni?

di Daria Lucca

ROMA

Non appena il ministro della difesa Virginio Rognoni ha annunciato la decisione di Palazzo Chigi, la commissione parlamentare stragi è esplosa in un coro di proteste. Hanno subito polemizzato i gruppi della sinistra, si sono associati i radicali, i federalisti europei e i missini. Persino la Dc, per bocca del capogruppo Toth, si è lasciata scappare le proprie perplessità, quantomeno sul fatto che l'unico fra i generali incriminato ancora in servizio, Zeno Tascio, sia stato collocato accanto al capo di stato maggiore dell'Aeronautica. «Non le sembra mettere l'orso vicino al miele?», ha chiesto un giornalista al ministro, finita l'audizione. Il ministro si è seccato. Ma il provvedimento ha tutta l'apparenza di una decisione inspiegabile.

Facciamo un passo indietro. Dal giorno in cui lo stesso Rognoni annunciò le incriminazioni, il governo non ha mai discusso la possibilità di costituirsi parte civile, visti i reati contestati. Non lo ha fatto collegialmente, né ufficialmente. E' stato Giulio Andreotti in persona ad assumersi l'onere di contattare, uno per uno, tutti i ministri in carica, chiedendo via via opinioni e consigli. L'orientamento sembrava, in un primo tempo, indirizzato a una decisione in senso positi-

vo. Poi, qualcosa ha spostato l'ago della bilancia. Che cosa? Ieri, a decisione annunciata, si spiegava la scelta con l'impatto che la costituzione di parte civile avrebbe avuto sulle forze armate. Sì, certo, gli esponenti dell'esecutivo erano allo stesso tempo consapevoli dell'effetto contraddittorio verso l'opinione pubblica. E allora, perché rendersi sgraditi agli ormai imminenti elettori? Evidentemente, i militari hanno gettato sulla bilancia argomenti piuttosto pesanti.

Fra l'altro, la proposta finale del governo offre diversi spunti di polemica. Per ora, non se ne fa niente, ha detto ieri Rognoni. Tuttavia, nel frattempo un avvocato dello stato sarà incaricato di assistere agli interrogatori degli inquisiti, per «acquisire elementi in ordine alle valutazioni che potranno essere successivamente compiute circa l'eventuale costituzione di parte civile». In altre parole, si vuole prima essere sicuri che le contestazioni siano suffragate da prove sufficienti. Già, ma in base a quale legge l'avvocato dello stato può curiosare in un processo? Con l'ex articolo 304 del vecchio codice di procedure penale, sostiene Rognoni. Sorvolando però sul fatto che la partecipazione degli avvocati delle parti agli atti istruttori deve essere autorizzata dal giudice.

L'audizione di Rognoni ha scatenato immediate reazioni.

A riflettori spenti, il presidente Libero Gualtieri, ha sottolineato come la commissione «sia stata unanime nel riconoscere che sarebbe stato più prudente un provvedimento cautelare che isolasse maggiormente Tascio dai centri operativi dell'Aeronautica, soprattutto quelli che sono legati al processo». Se Tascio dipende ora direttamente da Nardini, nell'ufficio accanto, dallo stesso capo di stato maggiore dipende il gruppo di lavoro interno all'Aeronautica su Ustica, quello incaricato di controllare il procedere dell'inchiesta e di fornire la massima collaborazione agli inquirenti.

L'indipendente di sinistra Sergio De Julio ritiene che «il fatto di non costituirsi parte civile e di non prevedere misure di cautela nei confronti di Tascio dimostra il collegamento che esiste fra politici e militari in questa vicenda e il grosso potere di ricatto che è attualmente nelle mani del generale Tascio».

Alla camera 16 deputati del Pds hanno presentato un'interrogazione al presidente del consiglio perché riveda la decisione, evitando anche che al generale Tascio «siano affidati compiti operativi». Il medesimo appello è contenuto in un'interpellanza del senatore democristiano Luigi Granelli: «Vanno tutelati, insieme ai diritti delle famiglie delle vittime, gli interessi legittimi di importanti organi dello stato». La costituzione di parte civile, accompagnata dai necessari provvedimenti cautelari, è il solo modo «per mettere gli interessati nella condizione di meglio difendersi ed evitare che comportamenti censurabili di alcuni ufficiali coinvolgano ingiustamente l'intera Aeronautica e l'insieme degli apparati pubblici».

Quell'aereo sotto il Dc 9

Il perito di parte civile: un altro velivolo si affiancò al volo Itavia usandolo come schermo

di **Daria Lucca**

ROMA

Due aerei hanno disturbato il volo del Dc 9 Itavia, l'uno usandolo come schermo protettivo, l'altro credendolo per errore il proprio bersaglio. E' quello che si può dedurre dalla perizia compiuta sui nastri radar di Ciampino dal professore Mario Pent, docente di sistemi di comunicazione al Politecnico di Torino e perito di parte civile per le famiglie delle vittime.

Da quell'ottimo specialista che è, Pent si è limitato ad analizzare i dati registrati dal radar civile romano. Ma tanto basta. Nei minuti finali del volo, il Dc

9 è affiancato da un altro aereo, su una rotta inizialmente parallela, poi perpendicolare. Come in una tipica manovra di attacco. Questo era già stato detto fin dall'80 dal tecnico americano John Macidull. In aggiunta, le analisi del docente torinese evidenziano la presenza di un terzo aereo. E questo, oggi, sembra l'elemento più interessante.

Le tracce del misterioso oggetto volante appaiono, senza ombra di dubbio, molto prima dell'incidente. Sul traverso di Bolsena, una quarantina di chilometri a nord-est di Roma, quando il Dc 9 vira per immergersi sull'aerovia Ambra 13, il

viaggiatore mascherato perde l'attimo ed è costretto a mostrarsi. Qui, c'è un altro particolare curioso. All'incirca negli stessi istanti, due altri aerei (senza codice di identificazione, dunque militari) che procedevano appaiati a leggera distanza e rientrati sulla dorsale appenninica sembrano rallentare e poi cambiare direzione. Sono le 20,35-20,40: mancano venti minuti all'evento finale.

Che un terzo aereo fosse presente alla scena, ben protetto dai radar grazie al Dc 9 sotto (o sopra) il quale si nascondeva, era un vecchio sospetto. I primi a lasciarlo intendere furono gli stessi tecnici della Mc Donnell

Douglas, la casa produttrice del jet precipitato ad Ustica. La perizia di Pent lo confermerebbe. E del resto, al telefono con Martinafranca, i radaristi di Licola, centro radar della difesa aerea non hanno forse parlato a lungo, quella notte, di «due traffici»?

La perizia della parte civile rafforza l'ipotesi di un agguato in cielo, in cui gli 81 passeggeri decollati da Bologna e diretti a Palermo, hanno fatto la parte delle vittime inconsapevoli. Oggi, la presidentessa dell'Associazione dei familiari, Daria Bonfiotti, sarà ricevuta da Giulio Andreotti a Palazzo Chigi. Forse, il presidente del consi-

glio le spiegherà meglio perché il governo ha deciso, per ora, di non costituirsi parte civile contro i generali dell'Aeronautica messi sotto inchiesta per alto tradimento.

Nel frattempo, la procura ha risposto alla richiesta del giudice istruttore Rosario Priore sull'istanza presentata dalla difesa di cinque ufficiali. La nullità assoluta delle comunicazioni giudiziarie perché la notizia criminis sarebbe arrivata dopo l'introduzione del nuovo codice di procedura penale non ha fondamento, dicono i pubblici ministeri. E Priore, in attesa di decidere, ha già assegnato un'ulteriore perizia fonica.

Ustica, con lo scioglimento delle Camere in forse la relazione finale «Due aerei accanto al Dc9, altri due dietro»

di **FIorenza SARZANINI**

Inchiesta a rischio per la commissione Stragi che si occupa del disastro di Ustica. E' polemica sulla possibilità di presentare, discutere e approvare la relazione finale su quell'indagine. Da più parti si sostiene che a Camere sciolte l'attività della commissione debba essere bloccata ma l'ufficio di

□ La ricostruzione dei periti di parte civile sulla base dei tracciati radar di Ciampino: una coppia di velivoli si allontanò subito, un terzo fu identificato. Resta il mistero del quarto apparecchio

senza alcuna possibilità di fornire un aiuto concreto alla ricerca della verità.

Un aiuto che credono di poter dare invece i periti di

parte civile lo individuano sui tracciati di Ciampino quando il Dc 9 è a 50 chilometri a sud di Roma. È in quel punto che tutti gli

sentata dall'avvocato Carlo Taormina, difensore di alcuni militari dell'Aeronautica inquisiti alla fine di dicembre. Secondo il le-

deciso si potrà procedere agli interrogatori dei quattro generali e degli altri ufficiali dell'Arma azzurra incriminati dai magistrati. Due settimane fa il governo aveva comunicato ufficialmente la sua decisione di non costituirsi, almeno per il momento, parte civile contro gli inquisiti. Oggi pomeriggio i familiari delle vittime, accompagnati dal loro avvocato Franco

Per la procura va

Ustica, da l'ammira

ROMA. I provvedimenti dal giudice istruttore Priore nei confronti di ciali nello scorso mese naio sono pienamente anche se emessi secondo disposizioni del vecchio codice di procedura penale. E' questa tesi della procura della pubblica in merito all'istanza la quale il professor Carmina, difensore di alcuni ufficiali aveva chiesto

USTICA

Il governo è parte «offesa»

Andreotti alle famiglie delle vittime: «Siamo pronti a entrare in campo»

di **Daria Lucca**

ROMA

La vittoria ai punti, se ci fosse stato un arbitro, sarebbe stata assegnata ai familiari delle vittime. Purtroppo, al match fra il presidente del consiglio e Daria Bonfietti, non hanno partecipato altri che i contendenti. Ma i colpi messi a segno nei confronti del governo sul caso Ustica, sono ben individuabili nelle richieste presentate dall'Associazione dei parenti: «Ho chiesto all'onorevole Andreotti, capo di un esecutivo nel pieno delle sue funzioni - ha dichiarato Bonfietti al termine dell'incontro - di fare in modo che il governo della repubblica si costituisca parte civile nel procedimento perché sia tangibile e formalmente sottolineato l'impegno dell'intera nazione per scoprire la verità».

Per chi si appresta ad affrontare il giudizio degli elettori, è un gancio alla mascella. Prova ne sia, la reazione del ministro della difesa Virginio Rognoni, che si è affrettato a mandare a dire ai cronisti come la sua posizione non sia affatto diversa da quella del presidente del consiglio. Fatica sprecata, perché Andreotti ha invece modificato l'iniziale rifiuto di costituirsi parte civile, in una più duttile disponibilità a farlo, «non appena fosse impossibile per l'avvocato dello stato, come rappresentate della parte offesa, di partecipare al lavoro istruttorio». Andreotti ha insistito molto, su questo punto. Per ora, il governo invia un avvocato dello stato a rappresentarlo, ai sensi dell'articolo 304 del vecchio codice di procedura civile, nel processo. Ma è pronto a costituirsi parte civile

se la sola figura di «parte offesa» non consentisse all'avvocato la partecipazione a ogni singolo atto dell'inchiesta.

La scelta di campo sulle imputazioni per alto tradimento di quattro generali dell'Aeronautica non è stata il solo argomento della discussione. Daria Bonfietti, Andrea Benetti e uno dei legali delle famiglie, Franco Di Maria, hanno ricordato al presidente e al ministro come l'arma azzurra abbia poco collaborato alle indagini: «Si sono persino messi a disposizione degli imputati documenti negati al giudice istruttore». Il riferimento è al manuale del sistema Nadge, la difesa aerea Nato, a cui i periti degli ufficiali hanno abbondantemente attinto per decrittare i nastri radar di Marsala, ma che non è stato consegnato a Rosario Priore, in nome del segreto mi-

litare. Un altro esempio di contorta collaborazione viene dall'ordinanza con cui, il 20 gennaio scorso, lo stesso Priore ha estronesso Andrea Torri dal collegio di parte degli imputati. Colonnello dell'Aeronautica, Torri aveva svolto nell'84 le analisi chimiche che avevano portato alla scoperta di un solo esplosivo sui frammenti di Dc 9. Secondo il magistrato, questo contrasta con il ruolo attualmente svolto dal colonnello. Forse anche per questo, i familiari hanno chiesto al governo che «non venga spesa, direttamente o indirettamente, neppure una lira per la difesa degli imputati».

Giulio Andreotti ha ascoltato con attenzione. Molto interessato ai dettagli, ha posto parecchie domande. E ha persino suggerito che le proteste sui comportamenti dell'Aeronau-

tica nell'inchiesta fossero raccolte in un «rapportino». Ma soprattutto, ha offerto una spiegazione delle scelte del governo ben più sfumata di quella fornita da Rognoni in commissione stragi. L'esecutivo ha il dovere di valutare con estrema attenzione la decisione di costituirsi parte civile, ha detto, poiché non può rischiare di ingenerare l'impressione che tutto venga scaricato sui militari. A una lettura più interna alla vicenda Ustica, non può sfuggire come lo scrupolo di Andreotti abbia il doppio vantaggio di dipingere un presidente del consiglio super-responsabile e, allo stesso tempo, di alludere alle responsabilità dei governanti del 1980. Che, come si ricorderà erano rispettivamente Lelio Lagorio alla difesa e Francesco Cossiga alla presidenza del consiglio.

USTICA

Il comune di Palermo si costituirà parte civile

di R. C.

PALERMO

Il comune di Palermo si costituirà parte civile al processo sulla strage di Ustica «in particolare nei confronti degli imputati di alto tradimento». L'ordine del giorno, presentato il 31 gennaio scorso, è stato votato lunedì all'unanimità, dal consiglio comunale.

A presentarlo erano stati consiglieri della maggioranza e dell'opposizione. Primo firmatario il capo gruppo di «Insieme per Palermo», Michele Figuerli. Si tratta di un voto per «contribuire alla tutela dei diritti delle famiglie delle vittime della strage», per «contribuire a che la domanda di verità e giustizia, di difesa e di rinnovamento della democrazia italiana riesca ad affermarsi e a prevalere sulle ragioni e sulle iniziative del potere occulto, interno e internazionale, che ha

ostacolato, e tuttora ostacola, la ricerca della verità nei diversi livelli istituzionali investiti dalle inchieste su Ustica».

L'iniziativa arriva nonostante la decisione del governo nazionale di prendere tempo sulla costituzione di parte civile nel processo. Con la loro scelta, i consiglieri palermitani mostrano di non essersi fatti influenzare dalle titubanze del presidente del consiglio Andreotti.

Immediata la reazione, da Bologna, dell'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica. La presidente, Daria Bonfietti, ha sottolineato come Palermo, «colpita nei suoi cittadini dalla strage, mostra di volersi schierare apertamente dalla parte di chi ricerca la verità, unendosi ai comuni di Mantova e Bologna e ad altri enti locali dell'Emilia Romagna».

Proprio dal presidente della

provincia di Bologna era arrivato, nei giorni scorsi, un contributo all'associazione. «La società civile - continua la Bonfietti - mostra di non volere dimenticare e chiede con sempre maggior insistenza verità».

In merito alle esitazioni di Palazzo Chigi, la Bonfietti sottolinea come, anche se non ha ancora deciso a favore della costituzione di parte civile, il presidente del consiglio Andreotti «si è dichiarato per la prima volta parte offesa nella vicenda» e dichiara di attendere un «pronunciamento chiaro anche dalla commissione stragi che in questa vicenda ha avuto un ruolo positivo».

«Bisogna mostrare - ha concluso la presidente dell'Associazione - la volontà chiara da parte di tutti, governo, istituzioni, società civile, di raggiungere la verità senza zone d'ombra nelle quali qualcuno possa pensare di trovare impunità».

«Ustica, inammissibili bugie»

La relazione conclusiva di Gualtieri sulla strage del 27 giugno '80

«Al limite della censura penale» i comportamenti dell'Aeronautica. E le risposte dei governi «impressionanti» e «insoddisfacenti». Dopo Gladio, un nuovo capitolo per la commissione stragi

di **Daria Lucca**

ROMA

«La massiccia distruzione di prove di ogni tipo, giustificata con il fatto che regolamenti interni, passato un certo lasso di tempo, la prevedevano come normale consuetudine burocratica, ha costituito da parte dell'Aeronautica un comportamento inammissibile, al limite della censura penale». L'indagine che porta il senatore Libero Gualtieri a giudicare in questi termini gli attori è quella su Ustica. Le tattiche ostruzionistiche della maggioranza di governo non sono riuscite a bloccare le conclusioni dell'in-

chiesta che, negli ultimi tre anni, la commissione parlamentare stragi ha svolto sulla strage del Dc 9 Itavia. Poiché Dc e Psi hanno fatto mancare il numero legale all'ufficio di presidenza in cui Gualtieri doveva consegnare la sua relazione, il presidente ha depositato gli atti il documento. E così, da ieri mattina, i commissari potevano leggerla negli uffici di Palazzo San Macuto dove, dalla prossima settimana, sarà messa in discussione come le relazioni sul caso Moro e gli interventi dei servizi segreti in Alto Adige.

Gualtieri non ha alcuna titubanza a valutare i comportamenti dei vertici militari: «Per

la commissione è possibile indicare al parlamento la responsabilità dei poteri pubblici e delle istituzioni militari per avere trasformato una «normale» inchiesta sulla perdita di un aereo civile, con tutti i suoi 81 passeggeri, in un insieme di menzogne, di reticenze, di deviazioni, al termine del quale, allé 81 vittime, se ne è aggiunta un'altra: quell'Aeronautica militare che, per quello che ha rappresentato e rappresenta, non meritava certo di essere trascinata nella sua interezza in questa avventura». Per queste ragioni, «ribadiamo oggi, con maggiore forza di quanto avevamo fatto un anno fa, che si può cominciare a chiedere conto dei comportamenti di quanti hanno così a lungo e così pertinacemente ostacolato la ricerca della verità».

Nelle 67 pagine in cui è articolata la relazione, tuttavia, l'Aeronautica sembra la protagonista indiscussa della copertura operata negli anni contro la verità sulla strage di Ustica. Uno degli esempi che, secondo

Gualtieri, indicano con più forza le intenzioni dei vertici dell'arma azzurra è quello del colonnello Guglielmo Lippolis che, tre giorni dopo l'incidente, già si era convinto che l'aereo era stato oggetto di un trauma violento: «La testimonianza di Lippolis dimostra come l'Aeronautica, sin dalle primissime fasi successive all'incidente ebbe a disposizione significativi elementi in grado di orientare l'inchiesta in direzione dell'esplosione di un ordigno. E tuttavia scelse di tacere tali elementi e di sostenere invece l'ipotesi del cedimento strutturale. Solo nove anni più tardi, quando fu noto che la prima perizia Blasi concludeva a favore, dell'ipotesi del missile, l'Aeronautica si ricordò di Lippolis e delle sue dichiarazioni, che pensò bene di utilizzare per contraddire la relazione peritale accreditando l'ipotesi della bomba a bordo».

Quel «comportamento inammissibile al limite della censura penale» — come dicono le comunicazioni giudiziarie emes-

se dal giudice Priore per lo stato maggiore dell'80 — non deve però distogliere dalla ricerca delle responsabilità politiche: «Sulla tragedia di Ustica e sulla vicenda del Mig 23 vi sono state nel corso dei dodici anni trascorsi, decine e decine di interrogazioni parlamentari. Le risposte che ad esse ha dato il governo (quando sono state date), non forniscono la più piccola chiave di lettura degli avvenimenti e non soddisfano in alcun modo i quesiti e i dubbi prospettati da numerosi parlamentari. Lette nel loro insieme, le risposte del governo sono un documento impressionante. E' triste che il Parlamento le abbia accettate e non si sia valso dei suoi poteri di controllo per ottenere qualcosa di più soddisfacente e serio».

Ora si vedrà quanto seriamente le conclusioni di Gualtieri saranno accolte dai partiti della maggioranza che stanno già boicottando la discussione sul caso Gladio, impedendo nei fatti che le due relazioni siano trasmesse al parlamento.

I misteri di Grosseto

Ustica, si indaga sulla base militare toscana

Interrogati dalla magistratura piloti, ex militari e civili. L'enigma sull'ora dell'ultimo decollo. Le morti misteriose dell'aeroporto toscano e del centro radar di Poggio Ballone

di **Daria Lucca**

ROMA

Il primo è stato il comandante della base, Giorgio Tedoldi (morto nell'agosto '80 in auto), gli ultimi i colonnelli Mario Naldini e Ivo Nutarelli (morti a Ramstein durante un'esibizione delle Frece tricolori). In totale, le vittime di incidenti o improvvise malattie nel comprensorio di Grosseto sono sei. Forse è per questo che il giudice istruttore Rosario Priore ha cominciato a raccoglierte i fascicoli e ad ascoltare una nutrita serie di testimoni. Nelle ultime settimane, infatti, a palazzo di giustizia sono sfilati ufficiali,

piloti militari, ex militari e civili. Il risultato è coperto dal più ferreo top secret, accompagnato per di più dall'invito a raffreddare ogni entusiasmo. E tuttavia, l'interesse per la base che ospita il quarto stormo dell'Aeronautica militare resta evidente.

La curiosità per Grosseto e Poggio Ballone nasce da due fatti. Per cominciare, lì viene registrato l'ultimo atterraggio di caccia la sera del 27 giugno '80: Nutarelli e Naldini su un F104, seguiti a ruota da altri due starfighter ai cui comandi erano tre ufficiali. Che cosa hanno fatto in cielo e, soprattutto, a che ora l'hanno fatto? I

registri dell'aeroporto, sequestrati nell'88, dicono che l'atterraggio, dopo un giro per addestramento, avviene alle 20,40. Ma di quale sistema orario? Ecco il primo mistero. Metà dei testimoni sostengono che l'ora è quella reale e cioè precede di venti minuti l'incidente al Dc 9 Itavia. L'altra metà, dichiara l'opposto, che insomma l'orario deve essere quello di Greenwich, come è in uso nell'intero mondo aeronautico. In tal caso, gli F 104 si sarebbero mossi dopo l'incidente. Nel mezzo, si piazza uno dei testimoni più preziosi, un pilota che era in volo con Nutarelli e Naldini e oggi lavora per una compagnia privata. In un primo tempo, si è detto convinto che l'orario era successivo all'incidente di Ustica. Poi, ha cambiato idea. Tuttavia, questo teste sottolinea un fatto importante: che tutti loro, Nutarelli e Naldini compresi, appartenevano al gruppo di istruttori-allievi. Non allo stormo operativo. E' vero. Resta però da chiarire come mai una delle

due future frecce tricolori, come ha testimoniato la vedova, sia arrivato a casa molto tardi, quella sera. Dopo che la signora aveva già sentito in tv la notizia dell'incidente (il primo annuncio venne dal Tg 2 delle 22,45 - «Scomparso un aereo a sud di Ponzà»). Comunque, entrambe le ex mogli hanno smentito che i due piloti poi morti a Ramstein abbiano mai parlato di Ustica in casa.

Il secondo fatto è la presenza sopra i cieli dell'alto Tirreno di un Awacs americano. C'è stato per tutto il mese di giugno, compreso il giorno dell'incidente, ha confermato un ufficiale. E il radar volante fungeva da guidacaccia agli allievi.

Ma perché tanto accanimento su Grosseto? Qualcuno non ha dubbi. Ad esempio, è molto sicuro un ex fotografo del Tirreno, C. D. R., che ricorda un incontro con un ufficiale della base: «Mi disse che, quella sera, da lì si erano alzati due F104 per andare ad acchiappare due Mig». Degli avvenimenti del quarto stormo, sembrava parti-

colarmemente interessato anche l'ex sindaco della città, Giovanni Finetti. Morto per un incidente che i parenti considerano privo di misteri (fu investito nell'83 da un ragazzo in Vespa, una disgrazia involontaria), Finetti era però un appassionato di Ustica. Lo conferma una signora che gli era molto vicina, N. R., pur non ricordando i dettagli: «Giovanni ne parlava molto, diceva sempre che c'era qualcosa di strano, qualcosa che aveva a che fare con il comandante della base». E a Grosseto, tutti, amici e familiari, non escludono che Finetti possa avere raccolto informazioni negli ambienti militari: «Era molto amato da tutti, assolutamente da tutti».

Infine, ci sono le vittime fra i militari del radar di Poggio Ballone. Il comandante, Maurizio Gari, è stato stroncato da un infarto nell'81. Il maresciallo Alberto Dettori è stato trovato impiccato a un albero nel marzo '87. Suicidio, è stato il verdetto. Ma senza autopsia. E i nastri radar sono scomparsi.

Ustica, quegli ospiti libici che non piacquero agli americani

DARIA LUCCA

ROMA Qualche giorno prima che il Dc 9 Itavia esplodesse nei cieli del Tirreno abbattuto da un missile, a Venezia si era tenuto un summit dei paesi più industrializzati sull'energia. Nell'occasione, polizia carabinieri e servizi segreti avevano circondato la laguna con un cordone di sicurezza, a detta dei giornali del tempo, degno di soddisfare le pignolerie degli ospiti. A Venezia, infatti, erano arrivati i presidenti di mezza Europa, del Canada e, ovviamente, degli Stati Uniti.

Si può quindi immaginare il

disappunto degli addetti alla protezione di Jimmy Carter, quando sulla pista dell'aeroporto scoprirono - parcheggiato poco lontano dall'Air Force One - un C130 che esibiva senza ritengo le insegne libiche. E,

Nei giorni precedenti la strage via vai di aerei libici a Venezia, dove era in corso un vertice con Jimmy Carter

certo, il disappunto non diminui sapendo che quell'aereo viaggiava munito della debita clearance concessa dal Sismi e dal Sios Aeronautica.

Il giochetto non piacque affatto agli alleati. Che cosa era successo? Dagli inizi del mese

di giugno, uno stock di C130 era atterrato a Venezia, per essere modificato in via definitiva a usi militari. Gli aerei, una dozzina, si avvantaggiarono, nei ricambi, di pezzi originali Lockheed, l'azienda produttrice americana, giunti in Italia grazie a una serie di triangolazioni. L'operazione era tanto poco legale che, negli Usa dove vigeva l'embargo verso la Libia, il funzionario della Lockheed coinvolto nella vicenda è poi finito sotto processo, condannato a cinque anni di carcere.

Sì, ma Ustica? Uno degli aerei libici arrivò a Venezia il 18 giugno, con un'autorizzazione di permanenza e di rientro valida fino al 26 giugno. Il C130 era pilotato dal colonnello dell'aeronautica libica Majmeddin

El Yadzi, comandante della regione aerea di Tripoli. Con lui, sulla pista sono scese altre persone, mai identificate. Il che non ha certo fatto diminuire il nervosismo degli americani. Chi erano quei misteriosi signori provenienti da Tripoli, nel periodo in cui l'opposizione a Gheddafi subiva in Italia alcuni dei colpi più duri? E perché il servizio segreto dell'arma azzurra - allora diretto da Zeno Tascio, oggi sotto accusa per alto tradimento nel processo Ustica - concesse il lasciapassare?

Le domande sono rimaste senza risposta. Nessuno è riuscito a fornirle al giudice istruttore Rosario Priore quando, a sua volta, si è imbattuto nella vicenda. Né è stato possibile

stabilire quando quel particolare C130 ha fatto rientro in patria. Teoricamente, la sua clearance scadeva il 26 giugno, un giorno prima della strage al Dc 9. Ma l'aereo non partì, chiese una proroga che gli venne autorizzata. Fino al 4 luglio successivo. Ma nulla consente di accertare con sicurezza che sia davvero ripartito quel giorno. I registri della Farnesina sono infatti stati distrutti secondo prassi, sostengono al ministero degli esteri. Purtroppo, neanche il colonnello Majmeddin El Yadzi può aiutare i magistrati a ricostruire esattamente gli avvenimenti, visto che è più tardi

scomparso in un incidente aereo in una non meglio precisata zona del Mediterraneo. E se il C130 fosse ridecollato proprio la sera del 27 giugno, la data fatidica della tragedia?

Sta di fatto che l'episodio ve-

Un C130 di Tripoli autorizzato fino al 26 giugno. Ma oggi è impossibile appurare quando l'aereo libico ripartì

neziario ha rinvigorito l'interesse dei magistrati per un filone collaterale dell'inchiesta, intitolato a sospette visite di funzionari iracheni nelle più importanti fabbriche di materiale bellico italiane. Anche qui, sembra che gli uomini di Bagdad si siano mossi con l'accompagnamento dell'Aeronautica militare.

Nel frattempo, l'inchiesta sulle effrazioni e i movimenti di fascicoli di Ustica potrebbe passare di mano. Per ora, l'indagine è affidata alla procura presso la pretura, come prevede il codice per il reato di furto. Ma la magistratura sta valutando l'ipotesi che, dietro le pressioni su Priore e i suoi colleghi, si possa intravedere un gruppo organizzato. In tal caso, sarebbe aperta un'inchiesta per associazione a delinquere. Del resto, non si possono più considerare casuali i vari episodi. Soprattutto dopo la scoperta di due dossier fuori dalla cassaforte del «bunker» di via Triboniano, dove dovevano essere custoditi.

Ustica e Gladio riaprono il parlamento

Comincia oggi pomeriggio in commissione stragi la discussione delle bozze di relazione su Ustica, Gladio, Moro e terrorismo in Alto Adige. I documenti finali entro il 23 aprile. Valanga di emendamenti dc

ROMA L'armistizio pre-elettorale, firmato a san Macuto due mesi fa in nome del «pericolo di strumentalizzazioni» dai partiti della ex maggioranza e dal Pds, scade oggi pomeriggio alle 15.30. A quell'ora, il presidente Libero Gualtieri aprirà i lavori della commissione stragi e dunque la discussione sulle quattro bozze di prerenelazioni su Ustica, Gladio, Moro, terrorismo in Alto Adige.

Sabato scorso, ultimo giorno utile per la presentazione delle bozze di prerenelazione, si contavano 78 emendamenti della Dc, di cui 46 riguardanti Ustica, e 32 Gladio. I primi, a firma Pierferdinando Casini e Manredi Bosco; i secondi a firma del solo Casini. Tre anche le ipotesi di relazione sul terrorismo in Alto Adige, presentati dal verde Marco Boato, dal senatore del Pds Lionello Bertoldi, del dc Lucio Toth. Del solo Gualtieri i contributi su Ustica e Gladio. I tempi della discussione si annunciano lunghi e complicati da una congiuntura politica non certo più serena di due mesi fa. Nel merito, le profonde divergenze di valutazione delle singole questioni restano inalterate. A san Macuto, si lascia intendere che i lavori odierni

potrebbero proseguire ininterrottamente fino a giovedì, in considerazione del termine improrogabile entro il quale la commissione sarà chiamata a trasmettere al parlamento l'esito finale di tre anni di lavoro: il 23 aprile. Per quella data si insedieranno infatti le nuove camere cui spetterà fissare la nuova composizione della commissione. Commissione che, secondo quanto disposto per legge dal parlamento alla fine dello scorso anno, verrà comunque e definitivamente sciolta il prossimo 3 luglio.

Il congestionato calendario politico di questa settimana non sembra tuttavia aiutare una rapida soluzione dei nodi tutt'ora irrisolti sulle vicende Ustica e Gladio. Da sinistra, si riaffaccia il timore di una Dc intenzionata ad affrontare la discussione con obiettivi dilatori. In questo senso, vengono lette le recenti sortite di Zamberletti in merito alla presenza di una bomba sul Dc9 dell'Itavia, in un quadro di destabilizzazione a regia libica; e in questo senso vengono letti i rilievi mossi da Casini alla bozza di relazione su Gladio presentata dal presidente della commissione Gualtieri sulla falsariga

delle conclusioni raggiunte dal procuratore capo di Roma, Ugo Giudicendrea.

Gli emendamenti con cui la Dc intende smontare la tesi dell'illegittimità di *Stay behind* sono infatti tesi a colpire due dei capisaldi della prerenelazione del presidente: l'illegittimità originaria della struttura e il suo possibile coinvolgimento in alcune delle deviazioni di apparati dello stato che caratterizzano il ventennio stragista. In entrambi i casi - ragiona la Dc - varrebbero le conclusioni raggiunte dalla procura di Roma: il trattato da cui scaturì Gladio è qualificabile come «accordo transfrontaliero» e dunque legittimo; inoltre, mancherebbero prove del coinvolgimento della struttura in qualsivoglia deviazione. A dar ulteriore credito alle conclusioni raccolte negli emendamenti, la Dc sembra inoltre intenzionata ad avvalersi della relazione con cui, il 4 marzo scorso, a maggioranza, il comitato parlamentare per il controllo sui servizi di sicurezza «assolse» la struttura da tutti gli addebiti che le erano stati mossi.

Oggi pomeriggio, su tutte le materie all'ordine del giorno, si preannuncia una complicata discussione preliminare. La commissione dovrà infatti decidere in quale ordine andare alla discussione delle bozze e dei singoli emendamenti, quindi, su questo, voterà.

Ustica, un teste conferma i sospetti su Grosseto

DARIA LUCCA

ROMA «Siamo stati noi a tirarlo giù, siamo stati noi». Questa è la confessione che il maresciallo Mario Alberto Dettori - in servizio al radar di Poggio Ballone la sera in cui precipitò il Dc 9 Itavia e trovato suicida il 30 marzo 1987

- avrebbe consegnato a un ex ufficiale dell'Aeronautica all'indomani dell'incidente. La rivelazione è del settimanale *Avvenimenti* oggi in edicola. Il testimone d'eccezione è Mario

Ciancarella, oggi proprietario di una libreria in Toscana, allora ufficiale a Pisa nonché esponente del movimento dei militari democratici il cui vento

Un ex ufficiale dell'Aeronautica ricevette una telefonata: «Siamo stati noi...»

aveva soffiato in particolare dentro l'arma azzurra e che, pochi mesi dopo quella telefonata, gli costò una falsa accusa di insubordinazione, un processo e l'espulsione dai ranghi.

Come mai si conoscevano i due? Ecco come ce lo spiega Ciancarella: «Due o tre giorni dopo l'incidente, ricevetti una telefonata a casa. La persona mi disse di chiamarsi Dettori e fece riferimento, perché me lo ricordassi, a un incontro che come movimento avevamo avuto a Grosseto qualche tempo prima, anche con il personale di Poggio Ballone. Mi accennò a dettagli molto particolari, per rassicurarmi. Poi disse che l'aereo era stato buttato giù da noi». Gli chiese che cosa fosse successo? «Sì, ma lui era nel panico, disse di avere paura, di non potere parlare di più».

Non è finita. Tre settimane dopo, quando già il Mig 23 libico era stato scoperto sulle montagne calabresi, Dettori richiama: «Questa volta, era decisamente più lucido, quasi freddo. Disse che la storia del Mig era una puttanata, ma di nuovo non volle spiegare che cosa era accaduto la sera del 27 giugno. Mi diede solo tre riferimenti: 'Si guardi gli orari degli atterraggi, i missili a guida radar e a testata inerte'. Non ci siamo più sentiti».

A quali orari e quali atterraggi si riferiva? Secondo l'unico registro dell'aeroporto di Grosseto recuperato dai giudici, quello del 20° gruppo istruttori, tre F104 erano in movimento all'imbrunire, fra le 19,30 e le 20,40. Uno era pilotato da Ivo Nutarelli e Mario Naldini, le frecce tricolori poi mor-

te a Ramstein. Il registro non specifica in quale sistema orario (reale o di Greenwich) siano scritti i voli. Ma nessuno di loro sarebbe stato in aria al momento dell'incidente, le 21.

La testimonianza di Ciancarella riapre, clamorosamente, il capitolo dell'inchiesta su Ustica che è intitolato al caso Dettori. Il maresciallo e il suo destino, infatti, sono stati già esaminati dal giudice istruttore Rosario Priore. Il magistrato ha in-

A chiamare era il maresciallo Dettori, del radar di Poggio Ballone, trovato suicida nell'87

terrogato la vedova, il figlio e la cognata. Quest'ultima ricordava con precisione che il giorno successivo alla strage, accompagnandola al mare, Dettori le disse che la notte precedente

erano «stati a un passo dalla guerra». La telefonata all'ufficiale di Pisa conferma dunque che il maresciallo era al corrente di informazioni preziose. La sua morte per suicidio è adesso più sospetta. E' molto probabile che, presto, Ciancarella allunghi il numero - già foltissimo - dei testi messi a verbale dal magistrato.

Ma non c'è soltanto Ustica. Ce n'è anche per il Mig. Il caccia libico, ufficialmente ritrovato il 18 luglio a Castelsilano, era davvero decollato da un aeroporto del nord Africa? Sandro Marcucci, un altro ex ufficiale dell'Aeronautica, era convinto di no. Anzi era sicuro che quel Mig fosse decollato da Pratica di Mare, l'aeroporto militare sul litorale laziale. Purtroppo, Marcucci non può confermare di persona, perché è precipitato con il suo Piper nel febbraio di quest'anno sulle montagne toscane.

Ustica, due strani rebus nel giugno '80. Una pista veneziana?

PAOLO MIGGIANO

Domenica 22 giugno 1980 Venezia è una città assediata e importante. Ma non sono solo i turisti a complicare la vita della città. Ci sono anche i capi di stato e di governo dei paesi più industrializzati del mondo, i G7, venuti ad incontrarsi per due giorni. Un impressionante servizio di polizia controlla la città. Anche se la tensione con l'Est è alta, non sembra esserci nessuna portaerei americana a vigilare nell'Adriatico. Il gruppo di battaglia della Saratoga e tutta la Squadra navale italiana sono invece schierate a sud. Fino al giorno prima sono state impegnate nell'esercitazione Tridente.

Dal Danielli, dal Torcello e da

altri alberghi famosi i sette capi arrivano alla Fondazione Cini. L'agenda è piena: crisi energetica, Afghanistan, euromissili, ostaggi americani. Brevi saluti e subito al lavoro. Arriva l'ora di pranzo e i capi si siedono a tavola. L'aria di mare e le intense discussioni hanno stimolato l'appetito. Gli ospiti stranieri hanno l'acquolina in bocca per le delizie della cucina italiana. Passa un quarto d'ora ma le portate non arrivano. Mezz'ora. Tra i commensali e il presidente del consiglio Francesco Cossiga comincia un fitto scambio di messaggi. Tre quarti d'ora. Un'ora. Un funzionario della presiden-

za del consiglio si avvicina al presidente francese, Valéry Giscard d'Estaing. Gli spiega che il Servizio segreto americano - che ha il compito di tutelare la sicurezza - aveva ricevuto informazioni sull'esistenza di un

Infuocato giugno '80. A Venezia il vertice G7, dove i servizi Usa temono un pranzo avvelenato

piano per avvelenare gli statisti, ne aveva informato le autorità italiane, e aveva comunque preteso che tutti i piatti fossero rifatti. La lunga attesa era dovuta al fatto che, mentre a Venezia era facile trovare il pesce, non era stato semplice trovare

il montone, una delle pietanze previste. Dopo un'ora e un quarto di attesa, arrivano le sospirate portate.

Questa è la storia del pranzo avvelenato, come la ricorda Giscard d'Estaing nelle sue memorie. Presa in sé, la storia è solo un dettaglio, un avvenimento poco conosciuto di quella settimana del giugno 1980 in cui fu abbattuto il Dc-9 dell'Itavia. Questo evento, messo accanto ad altri, potrebbe diventare un tassello nel mosaico.

Negli stessi giorni del vertice, come ha scritto il manifesto lo scorso primo aprile, sulla pista dell'aeroporto di Venezia Tessera, poco lontano dal Boeing del presidente americano, c'è un C-130 Hercules libico. L'aereo da trasporto è solo uno dei

diversi C-130 arrivati in giugno dalla Libia per essere sottoposti a manutenzione e retrofitting da parte di una ditta veneziana. Il tutto con pezzi di ricambio sottoposti ad embargo da parte dell'amministrazione americana. Quel C-130 attrae particolarmente l'attenzione del Servizio segreto americano. Sempre secondo la ricostruzione del

manifesto, era atterrato a Tessera il 18 giugno, pilotato dal capo della regione aerea di Tripoli, che poi era sbarcato assieme ad altri individui, mai identificati. L'aereo avrebbe dovuto ripartire entro il 26 giugno, ma gli venne concessa una proroga fino al 4 luglio. Insomma, sulla base della documentazione esistente, quel C-130 avrebbe potuto tentare di tornare in Libia anche il 27 giugno 1980.

Messe l'una accanto all'altra, le storie del C-130 libico e quel-

la del pranzo avvelenato, sono due tessere che sembrano incastrarsi tra loro.

Se le due preoccupazioni del Servizio segreto americano nei giorni del vertice, quella per il C-130 con i suoi misteriosi passeggeri e quella per il pranzo,

Un aereo C-130 libico atterra a Venezia per manutenzione e insospettisce i servizi Usa. Poi l'«incidente» di Ustica

fossero in realtà state parte di una sola grande preoccupazione per un attentato libico, quel C-130 potrebbe diventare la chiave della strage di Ustica.

La 'pista veneziana' merita quindi qualche approfondimento. Il Servizio segreto americano aveva delle idee su chi avesse organizzato l'attentato?

Aveva sospetti sui misteriosi libici sbarcati a Venezia qualche giorno prima? Ne parlò con funzionari del governo italiano? Ne parlarono Carter e Cossiga personalmente? Cossiga, oltre a ordinare un secondo pranzo, diede un seguito alle informazioni americane? Incaricò delle indagini qualche entità italiana? I servizi, la polizia, la magistratura? Fu accertato se i cibi erano stati avvelenati?

il manifesto
domenica
17 maggio 1992



«Ambiente di guerra» a Ustica. Ripescati frammenti di un aereo militare Usa

TORINO Frammenti lunghi fino a 2 metri, in alluminio, con chiazze di vernice bianche e scritto sopra il nome di ditte statunitensi. Ne sono stati ripescati una quindicina, lo scorso 18 maggio, circa un chilometro a est dalle zone in cui erano stati rinvenuti i resti del Dc-9 precipitato il 27 giugno 1980. Facevano parte del serbatoio supplementare Douglas di un aereo non civile, quasi certa-

mente un caccia Phantom.

Lo sganciamento del serbatoio supplementare, tre metri di lunghezza, capienza 1.300 litri di carburante, viene effettuato solo in fasi di emergenza, perlopiù nel corso di azioni di guerra. Il giudice istruttore Rosario Priore ha già disposto una perizia chimico-metallografica per accertare a quando risalga l'inabissamento dei reperti. Se la data coincidesse con il perio-

do della tragedia del Dc-9, sarebbe la prova definitiva della «battaglia aerea» svoltasi nei cieli di Ustica. Priore ha anche incaricato lo staff di periti internazionale di indentificare entro metà giugno le scritte sui frammenti e catalogare gli aerei che hanno in dotazione il tipo di serbatoio ritrovato.

I periti non escludono che proprio il serbatoio sganciato possa essere entrato in collisione

con il Dc-9, determinandone la caduta. Si tratterebbe comunque di una collisione dovuta all'«ambiente di guerra» in cui si trovò coinvolto il Dc-9.

Il ripescamento è stato effettuato dalla nave inglese Sea Mussel, che aveva già riportato in superficie molti frammenti del Dc-9. Risale in realtà al novembre scorso, ma, a causa del maltempo, solo ora si sono potute recuperare le ceste usate

per raccogliere i frammenti. L'annuncio del ritrovamento è stato dato ieri a Torino dai periti di parte civile Mario Pent e Mario Valdacchino, docenti al politecnico torinese, in una conferenza stampa convocata dalla Associazione dei parenti delle vittime per presentare lo studio sulle tracce radar registrate la sera della tragedia.

I periti sono giunti alla conclusione che un velivolo non

identificato volasse in prossimità del Dc-9. Si teneva a una distanza inferiore ai due chilometri, troppo vicino per influenzare i radar, ma se allontanò in due occasioni, registrate sulla traccia radar. Sarebbero dunque stati tre gli aerei in volo nella stessa area ristretta. I due che volavano accostati, uno dei quali cercava di «coprirsi» dietro il Dc-9, e un terzo, probabilmente un caccia, che

ne incrocia la traiettoria poco prima dell'incidente. «Possiamo dire - afferma il professor Pent - che ci troviamo in un ambiente di guerra».

Alla conferenza stampa partecipava anche la presidente dell'Associazione, Daria Bonfietti. Ha definito «non credibile» l'ipotesi, avanzata dall'aeronautica, che a determinare la caduta del Dc-9 sia stata una bomba all'interno dell'aereo.

Ustica, quel serbatoio di un caccia militare

DARIA LUCCA

ROMA Il generale Zeno Tascio, capo del servizio segreto dell'Aeronautica, venne a sapere del Dc 9 Itavia il giorno successivo all'incidente. E, per la verità, non ricorda neanche chi glielo disse. E' quanto ha dichiarato ieri Tascio ai giudici Priore, Roselli e Salvi, che indagano sulla strage di Ustica e che lo hanno accusato di attività contro il governo con l'aggravante dell'alto tradimento. Una bella prova, per chi dovrebbe avere sotto la punta delle dita lo stato dei cieli italiani, minuto dopo minuto.

Ma le attenzioni degli inquirenti, più che sulle traballanti versioni del generale Tascio, sono puntate sul serbatoio supplementare ripescato in mare, a un chilometro di distanza verso est dal relitto del Dc 9, visionato ieri dai periti di ogni ordine e parte nell'hangar militare di Pratica di Mare.

Il serbatoio è stato recuperato a pezzi e, ovviamente, non reca scritto il tipo di aereo su cui era agganciato. Ma i reperti dicono molto, a saperli leggere. Quel che ha più colpito i periti è la traccia rossa, sul fondo bianco

della vernice, che non sembra affatto originaria. Anzi, ha tutta l'apparenza di una «strusciata». Proprio per questo sospetto, per stabilire di che cosa esattamente si tratti, ieri si è proceduto a prelevare la parte interessata dalla macchia, che sarà sottoposta a una perizia chimica. Va ricordato, a questo proposito, che le scritte sul Dc 9 erano appunto di vernice rossa.

Dai reperti, per ora, emergono tre cose: la valvola che regola l'afflusso di carburante è fabbricata dalla Mc Donnell Douglas, il serbatoio è munito di alette stabilizzatrici e la capacità di contenimento è di 1135 litri, oppure 300 galloni. Il che consente un primo ventaglio di ipotesi.

Un serbatoio come quello trovato è montato sugli A7E Corsair, caccia americani imbarcati, che nel 1980 erano in dotazione alla Saratoga, la portaerei Usa all'ancora davanti alla rada di Napoli la sera dell'incidente. Tuttavia, i Corsair non sarebbero muniti delle alette stabilizzatrici. Della stessa capacità, sono i serbatoi supplementari dei Northrop Aggressor, in sigla F5, caccia americani in dotazione all'Usaf, che la sera dell'incidente stazionavano sulla pista di

Decimomannu. Ma un uguale capacità hanno i serbatoi del Mirage III (di stanza a Solenzara, Corsica) e, d'incis in fundo, degli F 104. Francesi i primi, italiani i secondi, a immediata portata di Dc 9.

Il reperto può avere dunque tre nazionalità. Con una maggiore percentuale di probabilità che venga dagli Usa, per via del fatto che la ditta produttrice del è americana, anche se nessuno vuole per ora diffonderne il nome.

Perché gli inquirenti sono tanto interessati a questo pezzo di metallo, rotto in più parti? A causa della zona dove è stato individuato. E' il bottino delle ultime ricerche, dopo i suggerimenti di due periti, compreso un inglese. Secondo i loro calcoli, i pezzi più leggeri del Dc 9, staccatisi al momento dell'incidente, dovevano trovarsi in una zona diversa da quella in cui sono stati ripescati fusoliera, motori, ali. Lì c'era il serbatoio, di cui ora si dovrà analizzare il tempo di permanenza in acqua.

La presenza del reperto, in ogni caso, sarà difficilmente liquidabile come casuale. Una pura coincidenza, è ardua da ipotizzare. Anche perché i

serbatoi supplementari non si staccano per caso dagli aerei, devono essere sganciati volontariamente dal pilota. E poiché sono piuttosto costosi, i regolamenti delle varie armi prevedono che siano abbandonati solo in caso di emergenza, quando sia strettamente indispensabile che l'aereo vi rinunci per cause di forza maggiore. In altre parole, in situazioni di combattimento.

Nel frattempo, i generali continuano a sfilare nell'ufficio bunker di Rosario Priore a Piazza Adriana. Lunedì, è stato riconvocato per la seconda volta l'allora capo di stato maggiore, Lamberto Bartolucci. Dal prossimo fine settimana, sono previsti gli interrogatori di Franco Pisano, il capo di stato maggiore che firmò la relazione dell'Aeronautica su Ustica, e alcuni dei suoi «commissari». Saranno sentiti anche due colonnelli che, al tempo dell'incidente, erano alle dipendenze di Zeno Tascio. Forse a loro sarà chiesto quanto verosimile sia la versione del loro superiore secondo il quale, di tutto ciò che è successo quella sera e nelle settimane seguenti, sono responsabili soltanto gli inferiori.

il manifesto
30 maggio 1992

Ustica, le paure dell'Aeronautica

Il serbatoio supplementare innervolisce l'Aeronautica. Ma il sospetto di un collegamento con la strage di Ustica aumenta: accanto al reperto militare, sul fondo del Tirreno sono stati trovati pezzi del Dc 9

DARIA LUCCA

ROMA La nave li ha riportati a terra, a Napoli, proprio ieri. Sono un nuovo carico di reperti, pezzi del Dc 9 Itavia di media o piccola dimensione. Soprattutto, sono stati individuati nell'area dove, a metà maggio, il cestello aveva tirato a galla gli inconfondibili rottami di un serbatoio supplementare. Così, le probabilità che la più recente scoperta sia collegata alla strage del 27 giugno '80, si fanno sempre più alte.

Il che non piace affatto ai periti degli imputati militari, che l'altro giorno a Pratica di Mare hanno reagito piuttosto nervosamente alla vista dei tre (su 15 raccolti) pezzi del serbatoio. Ma è davvero quello che si dice, hanno cominciato a chiedere. Sì, poiché dal fondo del Tirreno sono stati rastrellati addirittura i due ganci con cui viene attaccato al pilone dell'aereo e il cavetto per l'afflusso del carburante. Dunque, c'è poco da ricamare. Quanto al periodo di permanenza in acqua, le escrescenze prodotte dalla fauna di profondità dicono che di tempo ne è passato parecchio.

La preoccupazione, per certi ambienti, è aumentata dalle

macchie rosse che compaiono qua e là sul fondo bianco della vernice. Sembrano macchie provocate dal contatto con qualcos'altro (le scritte del Dc 9 erano rosse), dicono i periti di parte civile. Quelle macchie sono ora sottoposte a una perizia chimica.

Ma il timore maggiore è forse l'identità del serbatoio, e dell'aereo che lo montava. Top secret il nome dell'azienda produttrice - americana - del reperto si sa soltanto che è lungo circa 4 metri e che aveva una capienza di 1135 litri.

Nel panorama degli aerei da combattimento, queste caratteristiche sono tipiche di sei caccia: gli A7E Corsair (Usa), gli F5 (Usa), gli F16 (Usa), i Mirage (Francia), gli Harrier (Usa e Gran Bretagna) e gli F104 (Italia). Per ragioni diverse, ciascuno di questi aerei aveva una chance logistica per essere coinvolto nell'emergenza che il serbatoio abbandonato segnala. Va infatti tenuto conto che nessun pilota sgancia a cuor leggero gli external tank con cui vola. Ognuno di quegli aggeggi costa centinaia di milioni e, per regolamento, si è autorizzati a mollarlo soltanto in condizioni di forte «stress» dell'aereo, ov-

vero in stato di emergenza.

I Corsair, prodotti dalla Vought, sono caccia tattici imbarcati. Ne disponeva la portaerei Saratoga, quella sera all'ancora davanti a Napoli. Il suo stormo era a Sigonella, ma la Us Navy non ha mai precisato quanti aerei esattamente fossero atterrati e di che tipo. In ogni caso, erano in un raggio d'azione sufficientemente vicino. Altrettanto si può dire degli F5 della Us Air Force, di stanza a Decimomannu in Sardegna. Fra l'altro, due caccia di questo tipo fecero rifornimento di carburante a terra dopo le 17, nel tardo pomeriggio. Perché? Purtroppo, i registri dei decolli sono andati perduti ed è difficile ora stabilire se la coppia di F5 si sia alzata dalla pista. Gli F16 Usaf erano invece a Torrejon, in Spagna.

L'Armée de l'air schierava i Mirage a Solenzara, nel sud-ovest della Corsica. E va aggiunto che italiano in vacanza proprio in quella zona ha testimoniato al giudice Rosario Priore di aver visto, dalle 19 in poi, un gran tourbillon di partenze dalla base, diradatesi soltanto dopo le 21 della sera. Quanto agli Harrier, sono i caccia a decollo verticale che, al tempo, erano imbarcati sulle portaelicotteri Usa come la Guadalcanal, alla fonda davanti alla Spagna secondo le fonti ufficiali. Infine, gli F104. All'epoca, erano gli unici caccia a disposizione dell'Aeronautica. E componevano gli stormi di tutte le basi: Grosseto, Grazzanise, Gioia del Colle. Quest'ultimo, era lo stormo di allerta quella sera.

Domattina, Priore interroga per la seconda volta l'ex capo di stato maggiore dell'Aeronautica, Bartolucci.

Aggressori e aggrediti. Scene di guerra per il Dc9

Le tracce radar di Ciampino mostrano, oltre al Dc 9 Itavia, le tracce di altri due aerei. L'aggredito e l'aggressore che hanno coinvolto il jet civile in una scena di guerra? Un libico era il target di quella notte?

PAOLO MIGGIANO*

La conferenza stampa dei periti dei familiari delle vittime ha aggiunto un nuovo importante elemento alle indagini sulla strage di Ustica. L'analisi svolta dai docenti del Politecnico di Torino sulle registrazioni radar di Fiumicino mostra infatti, nei minuti precedenti l'abbattimento, oltre al Dc 9, la presenza del terzo aereo. Anche chi ha seguito superficialmente le vicissitudini dell'inchiesta su Ustica si ricorda che uno scenario a due - il Dc 9 ed un caccia killer che compie una classica manovra di attacco da Ovest grosso modo ad angolo retto - era stato più volte autorevolmente indicato. In particolare dal generale Saverio Rana (presidente del Registro aeronautico), dai tecnici dell'Itavia (proprietaria del Dc9) e da un analista dell'ente americano per la sicurezza dei trasporti (Ntsb), l'ex pilota di marina John Macidull.

Meno conosciuta è l'ipotesi di uno scenario a tre. Non si tratta di una novità assoluta. Già i tecnici dell'Itavia avevano accennato, nei primi mesi dell'inchiesta, alla possibilità di tale scenario. Ora la perizia del

professor Mario Pent ha portato tale scenario tra le probabilità.

Uno scenario che spiegava le tre tracce era stato peraltro già avanzato più volte negli scorsi anni. Secondo l'ipotesi, un aereo radio-bersaglio si sarebbe trovato a percorrere una rotta vicinissima a quella del Dc 9 ed un caccia, mirando al bersaglio, avrebbe per errore abbattuto l'aereo di linea.

L'ipotesi di una esercitazione finita male sembrava essere corroborata dal fatto che, anche se non si trovano riscontri, qualche esercitazione in quel giorno sembrava proprio esserci stata. Il confronto tra varie informazioni ora disponibili indica che nel Tirreno il 27 giugno '80 si era effettivamente svolta un'esercitazione, nella quale centri radar a terra - come quello di Poggio Ballone in Toscana - e un aereo radar in volo avevano guidato caccia Phantom americani partiti da Sigonella e F 104 italiani di Grosseto. Più di una fonte indica però che l'esercitazione - forse denominata «Patricia» - terminò alle 17 locali, quattro ore prima della strage. Inoltre, la rotta percorsa dal Dc 9 non attraversava nessuna delle diverse aree di esercitazione de-

dicata o utilizzabili per il lancio di missili.

Lo scenario dell'abbattimento per errore durante un'esercitazione quindi non regge. Se, come indicano più fonti, altri aerei militari erano in volo sul Tirreno, questi non erano in esercitazione. Ma le domande a cui questo scenario presumeva di dare una risposta rimangono valide. Prima tra tutte quella relativa a chi fosse l'obiettivo dell'aereo killer. Una logica elementare suggeriva che l'obiettivo non poteva essere un aereo di linea. E allora, chi era il misterioso aereo che si nascondeva (ai radar) volando vicino al Dc 9? Da dove era partito? Dove era entrato nella scia del Dc 9? Dove andava?

Allo stato attuale delle informazioni disponibili non è possibile dare risposte certe a tutte queste domande. Però alcune ipotesi di lavoro si possono tentare. Lungo la sua rotta da Bologna al centro del Tirreno, il Dc 9 fa diversi incontri, documentati dalle tracce dei radar civili e militari. L'ultimo incontro registrato dai radar militari avviene sopra Bolsena. Qui, un aereo partito da Venezia, sceso a sud dell'Adriatico, rientrato sul continente all'altezza di Falconara, incrocia la rotta del Dc 9. Chi era quell'aereo? Poteva essere il C 130 libico, visto dagli americani sulla pista di Venezia Tessera pochi giorni prima, che cercava di tornare a

casa? Era un aereo utilizzato dal C 130 come schermo per la prima tratta del volo?

Dove andava il misterioso aereo? Su questo ci sono pochi dubbi. Andava a sud. L'Ambra 13, l'aerovia su cui volavano sia lui che il Dc 9, parte da Ponza e va dritta come un fuso fino a Tripoli, passando su Palermo.

Se il terzo aereo era importante, qualcuno ha aiutato la sua fuga segreta? Mentre il Dc 9 e il suo misterioso vicino sarebbero dovuti passare sotto gli occhi del radar automatizzato di Marsala, questo centro sarebbe dovuto essere in esercitazione. Un'esercitazione decisamente strana. Decisa all'ultimo momento. Senza avvisare il centro radar di Poggio Ballone, con cui Marsala era in contatto continuo. Esercitazione che era stata programmata con modalità tali, stando alla testimonianza e ad un documento firmato dal Controllore di Esercitazione, da impegnare per un'ora tutte le consolle del sistema informatizzato (Nadge) ed eliminare ogni registrazione automatica su nastro del cielo reale.

La sorveglianza di quest'ultimo sarebbe passata a una o due persone, davanti ad una vecchia consolle, che avrebbero nel caso dovuto registrare eventuali anomalie su un pezzo di carta. Rispetto ad un aereo che avesse continuato a volare verso sud, mentre il Dc 9 atterrava a Palermo, il centro di Marsala sarebbe stato nella condizione migliore per non accorgersene e non registrarlo. Tutto ciò a condizione che non sorgessero complicazioni. Come invece avvenne.

* perito di parte per i familiari delle vittime

«Dignità politica ai sentimenti», Ustica dodici anni dopo

PAOLO MIGGIANO

BOLOGNA Occorre ancora tempo. Tempo ed impegno per arrivare alla verità su Ustica e sulle altre stragi che

hanno accompagnato gli ultimi vent'anni della vita politica di questo paese. Questo è il messaggio

emerso dal convegno «Il dolore civile», organizzato nel capoluogo emiliano dall'Associazione familiari delle vittime della strage di Ustica in collaborazione con *Micromega*, in occasione del dodicesimo anniversario dell'abbattimento del DC-9 Itavia.

Libero Gualtieri, ex-presidente della commissione

stragi della camera ha chiesto che il termine di chiusura dell'inchiesta Ustica, posto al 28 ottobre, venga prorogato. Ed anche che il nuovo parlamento discuta al più presto la

ricostituzione della commissione stragi. La proposta è stata ripresa dall'avvocato Sandro Gamberini, legale dei parenti, e da Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari.

Priore, Roselli e Salvi, i magistrati titolari dell'inchiesta, devono ancora vagliare l'importanza di undici casse di

oggetti aeronautici e navali recentemente recuperate in fondo al mare. La commissione stragi è a metà dell'opera di formazione di un grande archivio elettronico contenente dati delle sue inchieste e di quelle della magistratura.

Il convegno voleva fare il punto sulla stato delle indagini e coinvolgere intellettuali e politici nel dibattito sulle nuove forme di partecipazione, in particolare le associazioni. «Sui nostri cieli - ha detto Daria Bonfietti - si è sviluppato un episodio di guerra aerea che ha spezzato la vita a 81 innocenti».

«Ci sono stati dei generali felloni che non hanno aiutato le indagini per non scontentare amici americani, francesi o forse libici», ha fatto eco Gianfranco Pasquino, dell'U-

niversità di Bologna. «Hanno anteposto altri interessi a quello di garantire l'integrità territoriale e devono pagare», ha concluso il politologo, indicando nella debolezza dello stato democratico la causa di molti guai del paese.

Federico Stame, della redazione di *Micromega*, ha battuto sullo stesso punto. «I partiti hanno occupato funzioni tipiche dello stato, assumendone funzioni rogatorie. Si credeva che ciò fosse positivo, perché i partiti professavano valori che trascendevano lo stato stesso. In realtà, ciò ha portato a degenerazioni rispetto al ruolo che lo stato deve assolvere, dalla sicurezza allo sviluppo dei servizi».

«Da parte di troppi organi dello stato non c'è stata collaborazione - ha dichiarato Li-

bero Gualtieri - Su nove stragi principali indagate dalla commissione abbiamo un solo colpevole, il reo confesso dell'eccidio di Peteano. Quello che invece la banca dati ci dice è che in tutte le inchieste sono intervenuti in senso negativo i servizi segreti. I servizi sfuggono al controllo politico. Se non emerge la verità, vivremo in una democrazia inquinata».

Il secondo filo della discussione ha riguardato i rapporti tra associazioni e partiti. Da molti, la nascita di organismi come quelli dei parenti delle vittime è stata considerata una vergogna per uno stato che avrebbe dovuto evitare le stragi o, almeno a posteriori, tutelarne i colpiti e scoprire i colpevoli. Ma altre voci, come quella della sociologa Gabriella Turnaturi, hanno valorizzato le associazioni costruite a partire da sentimenti semplici e profondi, in precedenza vissuti e sopportati in modo solitario.

Queste nuove associazioni - ha aggiunto Nando della Chiesa, sociologo e deputato della Rete - sono nate «per dare dignità politica ai sentimenti». Dignità politica al dolore per i congiunti morti o alla paura per le minacce dei racket.

Stato debole rispetto ai suoi doveri fondamentali verso i

cittadini ed «efficientissimo nel coprire le stragi», come ha sottolineato Walter Veltroni, direttore dell'*Unità*. Associazioni di carattere specifico, forti di sentimenti e dirom-

pententi nelle loro semplici richieste di verità o protezione. Ma anche strutture sparse, gelose della propria

storia individuale, tra loro separate. Il vuoto tra stato e associazioni una volta era riempito dai partiti, e il convegno anche del loro ruolo voleva parlare. Tuttavia i partiti sembrano avere già troppi problemi per loro conto. In questo momento non hanno idee e proposte positive da fare alle stesse associazioni.

I Phantom di Ustica

Nuovi nastri: una battaglia aerea tra italiani e americani?

DARIA LUCCA

ROMA Nei cieli sopra Ustica, la battaglia aerea che ha coinvolto il Dc 9 Itavia e i suoi 81 passeggeri ha visto muoversi Phantom americani, F104 italiani, e chi altri? Le ultime trascrizioni delle telefonate fra i centri radar dell'Aeronautica militare rivelano uno scenario complesso, da cui esce confermata l'ipotesi dei periti dei familiari delle vittime. Alle 21 del 27 giugno '80, il Dc 9 si trovò in mezzo a una guerra non prevista, dalla quale uscì colpito a morte, poco importa se per un missile «sparato nel mucchio» o per lo scontro violento con uno dei caccia in volo.

A Grosseto, un'ora dopo la tragedia, tre militari (di cui ora restano soltanto i nomi di battesimo: Mario, Sandro e Nicola) si scambiano opinioni sugli eventi: «Quello è un Phantom...lo avete visto...è partito da un aeroporto militare», si dicono l'un altro, non sapendo di essere registrati. La conversazione è infatti incisa sul nastro perché il telefono è rimasto inavvertitamente sganciato e soltanto grazie a sofisticate perizie foniche si è riusciti a ripulire le voci. Una registrazione «ambientale», dunque. «Se è americano, non c'è possibilità, l'F104 appiccicato all'aereo», ragionano. E più in là insistono: «Ti arriva un Phantom, innalzo la prua, sistemi tutto quanto...».

I Phantom erano di stanza sulla *Saratoga*, che doveva essere alla fonda nella rada di Napoli. Ma i tre sanno che non c'è: «Dicono che la portaerei non ce l'hanno trovata, là nella rada».

Che parlino dell'incidente, non c'è alcun dubbio, visto che uno precisa esattamente che l'aereo «è partito in ritardo». Il Dc 9, come si ricorderà, decollò da Bologna con due ore di ritardo.

Ancora più grave il modo in cui si parla dell'atteggiamento delle istituzioni, di cosa succederà dopo l'incidente: «Qui poi il governo, quando sono americani non valgono un cazzo...». E un altro: «Un'altra possibilità potrebbe essere che l'America ha l'interesse che l'Italia rimanga neutrale...se poi l'Italia non ha questi requisiti potrebbe rimanere tagliata, ma oggi io ti pago se...». Chi sono i protagonisti di questa conversazione? Purtroppo, i giudici non sono riusciti a identificarli. Fra Grosseto e Poggio Ballone (il radar militare toscano) due persone si chiamavano «Mario»: il maresciallo Dettori, suicida nell'87, e il colonnello Naldini, precipitato a Ramstein nell'88.

I giudici, che stanno per depositare altro materiale, non sono riusciti nemmeno a stabilire da quale ufficio sia stata colta la registrazione. Di Grosseto, comunque, si parlava da tempo. I sospetti che da lì si fossero alzati in volo i caccia italiani, quantomeno dopo l'incidente, non sono recenti. E anche Poggio Ballone è sotto i riflettori degli inquirenti, per una serie di morti misteriose.

Un nastro di complicità

DARIA LUCCA

ROMA Uno o più Phantom, un aereo esplosivo, gli F104 italiani «appiccicati» ai caccia americani, il governo che non parla perché si tratta degli alleati che «pagano», la portaerei che doveva essere all'ancora nella rada di Napoli, ma che non c'è. Quello che esce dall'ultimo atto processuale depositato dal giudice istruttore Rosario Priore, è uno scenario di guerra complesso, che conferma le conclusioni dei periti dei familiari delle vittime, secondo i quali il Dc 9 Itavia venne seguito da almeno un altro aereo fin dalla terraferma.

«Il diavolo fa le pentole, ma non i coperchi», ha commentato uno degli inquirenti dopo aver letto la trascrizione della nuova conversazione scoperta dai fonici al lavoro, da mesi, sulle telefonate in partenza e in arrivo dal radar civile di Ciampino. Il caso ha infatti voluto che, all'insaputa degli interessati, uno dei telefoni muniti di registratore sia rimasto aperto. Così, il magnetofono ha inciso un colloquio «ambientale» fra tre persone. Il trio, si capisce a un certo punto, parla da Grosseto (o dal radar di Poggio Balone, lì vicino). Sono tutti addetti ai lavori e, dal tono del colloquio, si direbbero radaristi ma anche piloti. Sono anonimi, ma alla fine se ne deducono i tre nomi di battesimo: Mario, Sandro, Nicola. Per inciso, due personaggi di questa storia si chiamavano Mario. Ed erano il maresciallo Dettori (suicida nell'87) e il colonnello Naldini (precipitato a Ramstein).

Infine, l'ora in cui la conversazione parte: le 22,04. L'aereo decollato da Bologna e diretto a Palermo con 81 persone a bordo era scomparso dagli schermi radar un'ora e quattro minuti prima. In quel frattempo, i tre interlocutori di Grosseto hanno già raccolto un gran numero di informazioni. La più grave di tutte, quella sulla portaerei.

Come è noto, la marina statunitense ha sempre detto che la Saratoga era in rada davanti a Napoli, ancorata dal 23 giugno. Sui registri della capitaneria di porto, purtroppo, si è trovata soltanto la conferma dell'arrivo. Manca infatti la data di partenza. Ora, uno del terzetto, Mario, sostiene invece che la «portaerei là nella rada non ce l'hanno nemmeno trovata».

Nel 1980, la Saratoga imbarcava proprio i Phantom, il caccia di cui - ossessivamente - i tre continuano a parlare fino

alla fine, «partito da un aeroporto militare», oppure «partito da Napoli per Napoli». Gli F104, i caccia in dotazione all'Aeronautica italiana, non ce la fanno a stargli dietro, si insiste nella conversazione. Eppure, l'impressione è che gli italiani si siano alzati in volo, quantomeno per andare a vedere che cosa stava succedendo nei cieli di Ustica. E poi, visto che si trattava di americani... Per la verità, ci sono alcuni passaggi in cui i tre insistono sulle manovre e le regole di intercettazione aerea,

come se fosse davvero accaduto.

La registrazione è tanto più inquietante se si considerano due fatti. Il primo è che avviene in una stanza, un ufficio di Grosseto (che i giudici non sono riusciti a identificare), sede di uno stormo di F104. Da qui, sono decollati, all'imbrunire di quel 27 giugno '80, gli istruttori Ivo Nutarelli e Mario Naldini, per un volo di addestramento. Non si è mai riusciti ad appurare in via definitiva se il volo avvenne prima o dopo l'incidente.

te. E' invece sicuro che gli F104 di Grosseto parteciparono, quel giorno, a un'esercitazione con un Awacs - un aereo radar - americano.

Il secondo è che, la scorsa primavera, gli addetti alle operazioni di recupero hanno trovato in fondo al mare i resti di un serbatoio supplementare. Si tratta di un tank impiegato su un tipo particolare di caccia tattico imbarcato, l'A7E Corsair, che al tempo era schierato - guarda caso - sul ponte della Saratoga. Il serbatoio, sul quale

i magistrati hanno chiesto informazioni alla casa produttrice, americana, è stato rinvenuto in una zona precisa delle ultime ricerche marine. Quella dove sono stati trovati i pezzi del Dc 9 che, secondo alcune ricostruzioni, sarebbero volati via per primi al momento dell'incidente.

I giudici depositeranno altre carte in tempi brevi. Nel frattempo, l'intero collegio peritale è impegnato in Inghilterra, nei laboratori del Rarde, per ulteriori esperimenti sul relitto.

«La portaerei? L'hanno cercata in rada ma non l'hanno trovata»

La conversazione si svolse un'ora dopo l'incidente, fra tre militari, quasi di certo a Grosseto. Uno è indicato con il nome, Mario. Gli altri, con le lettere X e X1. Ma si chiamano Sandro e Nicola

ROMA Mario: - Ascoltami bene, io sono il tizio su un Phantom, non a far confusione, con un Phantom che qua si prende e si distanzia, tu ti distanzi da questo traffico e via...

X1: - Il Phantom si va a mettere...

Mario: - Anche se è, avranno già chiuso tutto eh...

X: - E' chiaro

Mario: - E perciò l'Aeronautica non ci pensava a mettere (un controllo)

X: - Qui poi il governo quando so' americani non valgono un cazzo...li devi (incomprensibile), Mario parliamo di radar. Ma tu, che cascasse...

Mario: - Non sapete niente voi, quando so' ritornato che, quando un (inc.) è scoppiato in volo

X1: - E quello è un Phantom

X1: - il timore, che è partito, sono d'accordo che...voi l'avete visto stavate lì...

Mario: - L'ha visto l'Aeronautica

X1: - già che poi, da un aeroporto militare è partito, eh...

(Si mettono a parlare degli

F104, dell'anno in cui è entrato in servizio, delle sue prestazioni).

X: - cioè semplificando che l'F104 c'entra adesso, perché l'Aeronautica (inc) americana si è fatta con gli F104...Anche se (inc) se è americano non c'è possibilità, l'F104 (appiccicato) all'aereo...

(Sembra che riattacchino e poi rialzino il ricevitore)

X: - Che aerei erano

Mario: - Ma io questo non lo discuto

X: - Lo so, quello è un 104 deve sta' giù, vengo, via, boom. Andiamo a prenderci ancora un'ora o due, poi alla (inc)

Mario: - E' un Phantom

X: - Non potrà mai andà appresso all'F15, all'F16 c'ha un'altra struttura, poi è anche un Phantom, vola pure (inc) però fino a pochi mesi fa

Mario: - 'Ndo sta il Phantom, lo vedevi tu (inc)?

X: - C'era un Phantom lo vedeva il solamente c'era (inc) Di nuovo, parlano dell'età e delle prestazioni di questo caccia americano da portaerei.

X1: - Guarda che il Phantom (incomprensibile per 4 secondi)
X: - eh, insomma ti stavo dicendo, il Phantom ha la sua stessa velocità...

X1: - ...l'F 104

X: - però diciamo, se te fai un volo a 490, 500 nodi, no, metti a una velocità inferiore (incomprensibile tre secondi)

X1: - sono otto stasera, no?

X: - Vabbé, che c'entra, poi...solo che, per esempio, ti arriva un Phantom, devi intercettare un Phantom, innalzo la prua, sistemi tutto quanto, devi dare conto ai...mettere in alto la prua e tutto quanto, e poi (inc) se sei a velocità supersonica è meglio evitare (inc) ore di volo...Beh insomma la, la, siccome poi me ne dai...

X1: - E' partito da Napoli per Napoli (incomprensibile 4 secondi) allora guarda

Mario: - eh sì, ma il Phantom arriva a due terzi più...

X: - Ok, questo è un certo quadro di un Phantom normale che sta lì da basso, che poi si deve (inc) oh, quanto è pericoloso, quelli finisce che vanno a di' che non c'erano problemi (incomprensibile 2 secondi), l'F 104 poi potrebbe...potrebbe anche essere superiore...

Mario: - qui il discorso è...dove sta la portaerei (inc)

X: (inc)

Mario: - infatti dicono che la portaerei, dicono che la portaerei non l'hanno trovata

X1: - ma infatti, ma dove vivono, chissà che fine ha fatto

Mario: - (inc) o un 104, dicono che là nella rada non ce l'hanno nemmeno trovata perché dopo...

X: - senti, se io penso all'F 104, laggiù non rispondete, io penso che si...già risolve un volo l'F15 che ha due motori...quello è il momento ideale per vede' (inc) dei motori

Mario: - sempre se quello è un 104, senti ma dubito che...

(Altre frasi smozzicate, poi parlano decisamente del Dc 9 Italia)

X: - ma troppe, è ovvio che è caduto

X1: - è partito in ritardo, e quindi (inc)

Mario: - eh, dico non c'hanno le linee nell'equipaggiamento, e poi

X1: - dovrebbe andà fino, al massimo, livello 450 (nodi di velocità, ndr)

Mario: - insomma, allora a questo punto voi dove l'avete mandato?

X1: - no...ma qui un ritardo (di linea) se è notevole in questo caso

Mario: - e infatti, ecco qui è

stato il discorso della valutazione, va bene perché il discorso è nato qui, no, quello che ho sentito; la valutazione deve essere che tutti si siano accorti. Lo sai prima chi ha avuto l'onere di farmi le domande su questo fatto? (Bovi), si si è stato (Bovi) (De Marco), loro sono venuti a Grosseto già con il proposito di colpire

X: - tu capisci che (inc)

Mario: - ascoltami, loro sono venuti...questi quando mai, se so' venuti (inc) dico per incontri così...

(Per un po' raccontano di un trasferimento di caccia da Grazzanise a Grosseto, precedente, con cambio di stemmi. Poi, si torna agli americani)

X: - e lì questi mi dicono sempre che questa è una zona dove ci sono altri due aeroplani quindi non è

X1: - ricordatevi che è solo una (inc) se c'è una, una..

Mario: - una ricerca

X: - ma io non sapevo niente che è stato fatto un piano di... (incomprensibile 4 secondi)

Mario: - vabbé, fino adesso ci so' due (inc) possibilità, eh!

X: - Vabbé, un'altra possibilità potrebbe essere che l'America ha l'interesse che l'Italia rimanga neutrale, però se l'Italia ha questi requisiti (inc) gli americani (inc), se poi l'Italia non ha questi requisiti potrebbe rimanere tagliata, ma oggi, poi dipende, io pago se...se... (inc) tecnologici agli aeroporti, alle strutture, anzi alle strutture ci penso io perché ho visto le strutture non bastano più (inc) però qui c'è un'altra cosa da chiedere...perché, ritorniamo al

fatto, quando gli...l'aeroporto di Ciampino voleva sape' (inc) il comandante o un vicecomandante di pattuglia decidono (inc) che fanno le leggi (inc) al ministero della difesa aeronautica, li parlano di tre sul radar..

Mario: - ...mo' s' aeroplani (inc) chiedo a che serve di far vedere...

X1: - gli aerei americani (incomprensibile 5 secondi)

X: - oh, allora il ministero risponde di no, allora no, scusa, quando noi andiamo a fare la identificazione che cosa devo dire? Queste sono le leggi protocollate, io sono stato autorizzato, questa quindi, finché...questo è di competenza del comandante (inc) per cui io prima di andare lì avrò dato l'allarme...

(Per finire, compaiono i nomi di due ufficiali realmente presenti nell'inchiesta su Ustica: il pilota di elicottero Sergio Bonifacio e il comandante di Marinafranca, Romolo Mangani).

X: - se tu prendi un aeroporto...è un paese

Mario: - è un paese, siamo 2000 persone

X: - questo qui, il comandante che fa (incomprensibile 5 secondi), il comandante che telefona, il capitano Bonifacio: allora dovete fare mi raccomandando, poi mi fate sapere.

Mario: - sì comandante, è tutto a posto, non si preoccupi (...) mo' dico, siamo qua, magari se quello lì avrà sbagliato però si sa...però questo tu l'hai detto che il generale Mangani, domani, il comandante e il vicecomandante...

Ustica, in attesa delle verità americane

11 maggio 27/10/92

DARIA LUCCA

ROMA «Riguardo alla vicenda di Ustica, il ministro Andò ha ribadito l'importanza che da parte degli Stati Uniti venga data piena collaborazione alle indagini del giudice Priore». Il linguaggio un po' burocratico del comunicato stilato congiuntamente dal ministro della difesa italiano, Salvo Andò, e dal suo corrispettivo statunitense Richard B. Cheney, non rende appieno conto dell'impressione che, questa volta, si possa davvero ottenere quello che si è chiesto invano per dodici anni. Né lo rende l'assenso alleato a questa richiesta: Cheney ha infatti assicurato al collega «la disponibilità dell'amministrazione americana».

Il momento di svolta è stato ad El Alamein quando, nel corso della commemorazione di una battaglia perduta, il ministro Andò si è lasciato andare: «Ritengo che il governo statunitense abbia qualcosa da dire e da dare agli inquirenti in merito alla vicenda di Ustica». Non era il solito ritornello da generica questua verso l'alleato più forte e cui ci si era abituati in questi dodici anni. Era un'affermazione precisa e, soprattutto, molto sicura. Che andava ben oltre le dichiarazioni che Andò aveva rilasciato, la scorsa settimana, dalla Scozia dove si svolgeva un vertice Nato. Allora il ministro si limitò ad annun-

ciare che avrebbe chiesto personalmente la collaborazione di Cheney e della sua amministrazione.

Che cosa esattamente hanno «da dire e da dare» gli Stati Uniti? Cominciamo dalla Saratoga, la portaerei che doveva essere in rada a Napoli ma che si sospetta fosse altrove. I suoi nastri radar non sono mai stati consegnati ai giudici italiani e, in compenso, sarebbero stati inviati all'indomani della strage del Dc 9 Itavia all'ambasciata americana a Roma. Adesso,

Soddisfazione fra i giudici per l'intervento del ministro Andò che ha chiesto agli Usa di dire tutto quello che sanno

ci vorrà qualche prova, per confermare. Poi c'è il capitolo del Mig caduto sulla Sila: interrogati in una precedente rogatoria dai magistrati italiani, gli ufficiali americani che indagano sull'incidente si sono rifiutati di confermare che il caccia fosse libico.

Non è tutto. Il giudice istruttore Rosario Priore e i due pm, Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, stanno aspettando la risposta per ulteriori rogatorie. Ed è proprio negli ambienti giudiziari che l'iniziativa di Andò è stata particolarmente apprezzata. Non è infatti un mistero che, dopo la più che ospitale accoglienza a Wa-

shington per la prima rogatoria, il clima intorno ai magistrati italiani si era andato via via raffreddando. E che a risentirne era appunto la celerità dell'inchiesta.

Ma perché questa improvvisa apertura d'orizzonte? Che cosa ha convinto Salvo Andò a chiedere senza elemosinare? Negli ultimi dieci giorni, due sono le svolte nelle indagini che possono avere segnato la svolta politica. La prima è la conversazione fra tre militari di Grosseto che chiama in causa la Saratoga e quantomeno un Phantom americano. La seconda è la perizia chimica effettuata nei laboratori inglesi del Rarde che ha escluso la presenza di esplosivo dal lavabo della toilette di coda.

Il colloquio fra Mario, Nicola e Sandro (i nomi dei tre di Grosseto) ha scosso parecchio l'opinione pubblica, e non solo. Nel corso della registrazione, colta per caso da una linea telefonica rimasta aperta con Ciampino, i tre parlano con insistenza di un inseguimento aereo che parrebbe addirittura avvenuto fra un F104 italiano e un F4 americano. Che cosa era successo di tanto grave, da convincere un caccia italiano a intercettare il più importante alleato? Forse, questa è una delle domande che troverà una

risposta se si aprono gli archivi Usa.

La seconda svolta giudiziaria è dello stesso giorno in cui Andò ha riscoperto l'orgoglio nazionale. Mentre il ministro incontrava i colleghi Nato a Gleneagles, i periti del Rarde facevano sapere a Priore che il lavabo non presentava tracce di esplosivo. Dunque, veniva definitivamente esclusa l'ipotesi di una bomba a bordo del Dc 9. Le precedenti perizie l'avevano già esclusa dai bagagliai anteriore e posteriore, dalla cabina di pilotaggio e dalla cabina passeggeri. La toilette di coda era l'ultima chance, ed era caduta. Persino un irriducibile sostenitore della bomba come il Tempo ieri ne ha preso atto nel sommario d'apertura. Insomma, era diventato sempre più difficile cercare scappatoie.

Andò non ha certo perso tempo. Del resto l'attuale ministro vanta una discreta conoscenza dell'inchiesta su Ustica, avendo partecipato ai lavori della commissione parlamentare stragi di cui era membro nella passata legislatura. In quella sede aveva avuto modo di sentire in presa diretta i silenzi imbarazzati e le reticenze degli ufficiali italiani chiamati a spiegare gli avvenimenti davanti ai parlamentari. A proposito, chissà se ora cambierà anche l'atteggiamento del governo nei confronti dell'inchiesta. Magari, il governo potrebbe costituirsi parte civile.



Ustica, l'enigma del serbatoio e dell'ala sinistra

DARIA LUCCA

ROMA Il Dc 9 Itavia è ormai ricostruito quasi per intero nell'hangar di Pratica di Mare. Dopo la seconda campagna di recupero ordinata dal giudice istruttore Rosario Priore, il relitto campeggia drammaticamente in mezzo al capannone, in mezzo ad altri reperti di uguale importanza: quelli del Mig 23 libico scoperto sulla Sila

tre settimane dopo l'incidente di Ustica e quelli del serbatoio supplementare di fabbricazione americana ripescato di recente in fondo al mare.

Dai reperti, i periti possono intuire molto. Ad esempio, c'è un filo conduttore tra la frattura dell'ala sinistra, la parte posteriore sinistra della fusoliera e, appunto, il serbatoio militare? C'è di sicuro, visto che tutti i pezzi citati sono stati trovati

nella medesima zona, a ben 7 chilometri dall'area principale, dove è stato recuperato il grosso del Dc 9. Si tratta ora di stabilire qual è il filo.

L'ala sinistra, dunque, è tranciata di netto all'incirca a metà. La parte più esterna è stata localizzata nella zona scandagliata ultimamente, su suggerimento di un perito inglese. Laddove, secondo il perito, avrebbero dovuto trovarsi

eventuali pezzi staccatisi dall'aereo al momento del «primo evento» e trasportati dal vento. Oltre all'ala, tuttavia, in quella stessa zona venne individuato il serbatoio supplementare.

Fabbricato dalla Pastushin Industries Inc, con sede in California, il serbatoio della capacità di 300 galloni era montato sugli A7E Corsair, caccia d'attacco imbarcati, cioè in dotazione alle portaerei. I giudici

possiedono anche il numero di serie: Plate 225-48008, Plate 266-2835. L'azienda produttrice, oggi chiusa, ha informato gli inquirenti che quel serbatoio particolare era stato consegnato alla marina militare degli Stati Uniti. E dove venne montato? Impossibile saperlo, per ora, visto che la Navy ha dichiarato ai giudici di avere distrutto il «file», fascicolo, del serbatoio.

Non è finita. Al tank e all'ala,

vanno aggiunti i pezzi della fusoliera posteriore sinistra, scoperti sempre nella medesima zona. Che cosa può voler dire, tutto questo? Sarebbe sbagliato azzardare ipotesi non confermabili, ma va comunque detto che, secondo i periti dei familiari delle vittime, il relitto del Dc 9 dà l'idea di essere stato colpito sul muso da qualcosa, poi rimbalzato sull'ala e sulla coda. A parziale riscontro della via che gli esperti stanno battendo, bisogna aggiungere che l'impennata del muso registrata sul flight recorder, la scatola nera con i dati di volo, è avve-

nuta prima e non dopo l'attimo fatale dell'incidente. Come se i piloti avessero percepito il pericolo in arrivo?

In ogni caso, il serbatoio sarà esaminato ulteriormente, come il quadro dei comandi che si trovava alle spalle del comandante. Perizie che hanno ora tutto l'agio di essere concluse, visto che i giudici hanno ottenuto 14 mesi di proroga. Così, potranno aspettare anche le risposte alle rogatorie che non arrivano, come quelle rivolte alla Francia che non ha mai neanche dato conferma della ricevuta richiesta.

Il giudice cerca la portaerei

Ustica: Priore cerca a Napoli (e non le trova) le prove sulla Saratoga. Interrogati cinque ufficiali di marina, sequestrati nuovi documenti

ANTONIO PASTORE

NAPOLI Vaccilla sempre di più la tesi americana che vuole la portaerei Saratoga ferma con i radar spenti nel porto di Napoli il giorno della strage di Ustica. Contro la versione statunitense, ci sono da ieri anche le prime indiscrezioni filtrate dall'interrogatorio di cinque testimoni chiave, ascoltati dal giudice Rosario Priore nella caserma dei carabinieri «Pastrengo». Ai cinque, tutti dipendenti della Marina Militare (in servizio nel 1980 o alla capitaneria di porto o al dipartimento), sono stati sottoposti gli incartamenti sui quali furono registrati i movimenti delle navi da guerra nel golfo partenopeo all'epoca della strage. Secondo il Tg3, messi alle strette dal giudice istruttore, gli ufficiali non avrebbero riconosciuto le loro firme in calce ai documenti. Un falso che rimetterebbe clamorosamente in discussione il ruolo del gigante Usa nella tragedia di dodici anni fa. Ma, in serata, da Roma il giudice ha smentito: «Non ci sono firme sui brogliacci della capitaneria di porto».

«E' stata una mattinata proficua». Così Rosario Priore, che è tornato nella capitale con un altro fascio di documenti sequestrati, ha definito la sua trasferta-lampo. Per quattro ore, dalle 10,20 alle 14,20, si è chiuso negli uffici del comando carabinieri. Uno alla volta, ha interrogato i quattro testimoni, che già erano stati preavvertiti del suo arrivo. Il quinto, non previsto nel programma dell'incursione napoletana, è stato identificato durante la mattinata e immediatamente accompagnato nella caserma Pastrengo. Chiamato in causa, probabilmente, da uno degli interrogati.

Nel tardo pomeriggio già circolavano i nomi dei militari messi sotto torchio dal giudice istruttore. Sono Franco Cerino, capitano di vascello, comandante in seconda della capitaneria di porto; Arduino Ardizzone, ex sottocapo di Stato Maggiore, responsabile dei servizi di base; Francesco Perillo, sottocapo di Stato Maggiore, capo ufficio del dipartimento militare; Ubaldo Scarpati, capo ufficio operazioni marittime, nel 1980 addetto alla sezione tecnica. Il quinto, chiamato d'urgenza a deporre, è Raffaello Viezzi, che ha il grado di capitano di vascello. Gli ufficiali avrebbero fornito al giudice elementi definiti «assai utili» all'inchiesta.

Di sicuro si sa solo che gli interrogatori hanno approfondito le macroscopiche contraddizioni tra i vari documenti già in possesso della magistratura. Grosse sfasature sono risultate infatti confrollando in parallelo l'estratto inviato a Roma alla prima richiesta del giudice e il libro mastro sequestrato in seguito. Altre incongruenze sono state inoltre rilevate tra le informazioni desunte da questi documenti e quelle fornite dalle autorità americane. E, per finire, i conti tornano ancor meno quando si confrontano gli elementi noti con i fonogrammi inviati dalla Capitaneria al Dipartimento del Basso Tirreno della Marina Militare. Ieri, comunque, Priore ha accertato che, nel 1980, non erano più utilizzati i controlli radar e ottici sulle portaerei straniere in rada.

Dunque, nulla per ora conferma l'innocenza della Saratoga.

Al centro dell'istruttoria c'è adesso il librone dove viene trascritta l'entrata e l'uscita delle navi dal porto di Napoli. La Saratoga è registrata in entrata il 23 giugno 1980, quattro giorni prima della strage di Ustica, accompagnata dall'incrociatore Dalghren. Poi, un'altra volta in entrata, il 18 luglio, questa volta con al seguito l'incrociatore Stump. Tra le due date, nessun segno che attesti l'uscita. Il 7 luglio, un'annotazione sulla partenza del Dalghren. Era insieme alla Saratoga? Non si sa, anche se chi ha interesse a sviare i sospetti propende per questa tesi, avvalorando una poco probabile «distrazione» dell'ufficiale addetto alle registrazioni. Non sarà un caso, infatti, se le altre operazioni sono regolarmente annotate, come l'uscita della grossa portaerei americana il 25 luglio. A complicare ancor più l'intrigato calendario, la notizia di fonte americana secondo cui Saratoga e Dalghren avrebbero lasciato Napoli il 6 luglio.

Nello stesso periodo, c'è un'altra

anomalia nelle scritture della Capitaneria. Nella pagina del fatidico 27 giugno, una nota informa che l'Austin, nave comando impegnata pochi giorni prima a Venezia, annuncia il suo arrivo. Dal 21 al 24 giugno, si era tenuto, nella città della laguna, il vertice dei sette paesi più industrializzati sui problemi energetici. Alla riunione partecipava il presidente Jimmy Carter. Per questo motivo l'Austin si manteneva nei pressi, con funzione di appoggio. Finito il vertice, la nave si avvia verso Napoli, dove è attesa per il 27. Il giorno della strage, però, l'Austin è ad ovest della Sardegna, e sulla registrazione della capitaneria di porto qualcuno tira una riga.

Pare che, al termine dei colloqui napoletani, il giudice Rosario Priore abbia chiesto una rogatoria internazionale. Alla comunicazione sarebbe interessato un cittadino americano, forse un militare di stanza a Napoli. Priore, riservatissimo, ha ammesso soltanto di aver proceduto al sequestro di alcune carte. Fascicoli che possono segnare una vera svolta nell'inchiesta.



Gualtieri: gli Usa sanno molto di più

M. D. C.

«L'interesse della tv americana, riflesso dell'opinione pubblica, fa ben sperare». Dopo il servizio della Cbs su Ustica, l'ex presidente della commissione stragi Libero Gualtieri ritiene che «tutto si ricollega anche ai risultati della commissione, la quale accertò che la notte della tragedia l'ambasciata americana a Roma si allertò, creando un'unità di crisi». Secondo Gualtieri gli Stati Uniti «hanno un grado di conoscenza di questa vicenda e per la verità, in passato, non hanno mai rifiutato di dare alcune risposte, contrariamente a quanto hanno fatto altri paesi, come ad esempio la Francia». Ha poi auspicato che il Pentagono dica «qualcosa di più non tanto sulla localizzazione della Saratoga, ma su cosa videro quella sera i radar della Sesta flotta».

Quanto al ministro della difesa Salvo Andò ha fatto «molto bene ad investire ufficialmente il suo collega americano» della vicenda di Ustica. E' l'opinione del presidente della commissione difesa della camera Gastone Savio (Dc) in una nota diffusa a Montecitorio. Il presidente della commissione difesa invita «chi sa» a parlare per «sgombrare definitivamente il campo da ipotesi, congetture e peggio ancora da pericolosi depistaggi» in una vicenda che «è un buco nero che deve essere esplorato al più presto senza alcuna reticenza». A Washington, intanto, il Pentagono insiste nello smentire la Cbs e, soprattutto, l'ipotesi che i registri di bordo della portaerei Saratoga non siano autentici. La Saratoga, ha ripetuto ieri il comandante Satterfield, era all'ancora nella rada di Napoli dove è rimasta dal 23 giugno al 6 luglio del 1980 insieme all'incrociatore Dalghren. La prova che la portaerei non era in navigazione, secondo Satterfield, è che i rapporti di turno (uno ogni quattro ore) sono firmati anche dai sottufficiali, mentre soltanto un ufficiale può firmare quando la portaerei è in navigazione. E i caccia - più o meno una settantina - del terzo stormo imbarcato dov'erano? «Alcuni aerei erano a Sigonella - spiega, Satterfield - per problemi di manutenzione». Gli altri, sembra di capire, erano dunque rimasti sul ponte della Saratoga. «Ma nessuno era in aria al momento dell'incidente», precisa il portavoce del Pentagono.

A questo proposito, Giovanni Russo Spina, di Rifondazione Comunista, ha chiesto con un'interrogazione al ministro della difesa Andò se risulti che la Saratoga «sia garantita, durante la permanenza in rada, da tre caccia intercettori delle forze armate americane permanentemente in volo». Giancarlo Salvoldi, ex componente verde della commissione difesa della camera, ha dichiarato che l'organismo parlamentare ascoltò a suo tempo l'ammiraglio Philip Anselmo, allora assistente di bandiera del comandante della Sesta flotta Usa. Questi «escluse categoricamente» la possibilità che la portaerei avesse i radar spenti, essendo in un porto straniero.

Ustica, il generale Tascio va in pensione. Oggi il ministro alla camera

DARIA LUCCA

ROMA Il generale Zeno Tascio, ex capo del Sios (gli 007) Aeronautica e imputato di alto tradimento nell'inchiesta sulla strage di Ustica, si è dimesso e «non ha più rapporti con la Difesa». Lo ha rivelato il ministro Salvo Andò, l'altra sera, nel corso di un dibattito dedicato a Ustica e alla tragedia dell'Istituto tecnico commerciale Salve-

mini, svoltosi a Casalecchio.

Tascio aveva lasciato «in via cautelativa» il comando del 5° reparto dello stato maggiore qualche tempo fa, durante il distacco di Martinazzoli, ed era stato assegnato a disposizione del capo di stato maggiore dell'Aeronautica, senza funzioni operative, proprio quando gli sarebbe toccato - in base ai titoli di carriera - il comando della Prima regione aerea. Il genera-

le non era rimasto passivamente a guardare. Aveva fatto ricorso al Tar e, in attesa della sentenza, ha spiegato Andò, aveva chiesto di essere reinserito nei ruoli operativi. Ma il ministro ha bocciato questa richiesta e il generale avrebbe anticipato la pensione.

Rispondendo a Daria Bonfietti, presidentessa dell'Associazione familiari delle vittime di Ustica, Salvo Andò ha con-

fermato di avere chiesto la costituzione di parte civile del ministero della difesa nel processo di cui ora è titolare il giudice istruttore Rosario Priore: «Abbiamo un interesse rilevante all'accertamento della verità. Il che significa che l'inchiesta giudiziaria arrivi al suo termine naturale, e che si avvalga di tutte le collaborazioni necessarie». Per questo, «ciascuno deve fare la sua parte consenten-

do ai giudici inquirenti di poter acquisire i tasselli che mancano a comporre un mosaico che poi dia credibilità alla verità che ci forniranno. In questo contesto il ruolo del ministero della difesa è importante». A questo proposito, Andò ha ricordato di aver sottolineato agli alleati americani e francesi che l'interesse «ad avere qualche brandello di verità in più» non riguarda solo l'Italia ma anche loro. Il ministro ha poi ribadito di aver assicurato al giudice Priore che tutti i materiali che riguardano la difesa devono essere «acquisibili facilmente».

Stamane, il caso Ustica sarà di nuovo al centro dell'attenzione. Questa volta se ne parla a Montecitorio, dove il ministro risponde a una lunga serie di interrogazioni e interpellanze presentate nelle ultime settimane da quasi tutti i gruppi parlamentari. Gli argomenti sono stati forniti dalla cronaca delle indagini. Si vuole sapere se e dove i cieli italiani fossero solcati da Phantom americani, come si diceva nella telefonata di Grosseto, dove fosse realmente la portaerei Saratoga la sera dell'incidente, che cosa davvero nasconde il Mig 23 libico (sempreché sia libico) scoperto sulla Sila nella medesima estate dell'80.

Ustica, indiziati i generali

**Il giudice Priore ha emesso tredici comunicazioni giudiziarie
I reati contestati: attentato all'attività di governo e tradimento**

□ Dalla registrazione delle telefonate tra le postazioni radar risulta che l'aeronautica aveva «visto» i caccia degli Stati Uniti

□ Gli americani hanno confermato che i militari italiani sono sempre stati al corrente di quanto accaduto quella sera

di FIORENZA SARZANINI

Attentato contro l'attività del governo, alto tradimento, abuso d'ufficio, falsa testimonianza. L'inchiesta sulla strage di Ustica punta direttamente ai vertici dell'Aeronautica militare. Per quell'aereo abbattuto il 27 giugno 1980 con 81 persone a bordo, ci sono ora sotto accusa sette generali, cinque ufficiali dell'Arma azzurra e un uomo del Sismi. Tutti indiziati di gravissimi reati. Tutti sospettati di aver tradito le istituzioni depistando la ricerca della verità su quella strage. I loro nomi sono gli stessi fatti un anno fa dal presidente della Commissione Stragi, Libero Gualtieri nella sua prima relazione. Ecco l'elenco: Zeno Tascio, responsabile del Sios (il servizio d'informazione dell'Aeronautica) all'epoca del disastro; Corrado Melillo, ex comandante del 3° reparto; Franco Ferri, ex sottocapo di Stato Maggiore; Lamberto Bartolucci, capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica all'epoca del disastro; Franco Pisano, capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica fino a qualche mese fa e autore di una delle relazioni sul disastro; Domenico Zauli, ex comandante della 2° Regione Aerea; Giovanni Cavatorta, anche lui generale. E ancora: Federico Benincasa Mannucci, capo della stazione Sismi di Firenze; Ernesto Basile De Angelis, all'epoca capo dell'ufficio operativo di Licola; Giorgio Russo, capo dell'ufficio operativo

Riv di Ciampino; il colonnello Gianluca Muzzarelli; il tenente colonnello Adriano Piccioni; il tenente colonnello Claudio Coltelli.

La clamorosa svolta delle indagini arriva martedì pomeriggio, ma viene resa nota soltanto ieri mattina. Convocato dalla commissione Stragi, il ministro della Difesa Virginio Rognoni, chiede di poter fare una premessa. «Vorrei informarvi che l'ufficio del dottor Priore sta procedendo a carico di numerosi uomini dell'Aeronautica e sta indagando per reati di rilevante gravità». La riunione viene immediatamente sospesa. Il presidente della commissione Stragi, vuole sapere quali provvedimenti adotterà il governo prima di procedere alle nuove audizioni. La bufera è ormai scoppiata. Mentre il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, Stelio Nardini, viene ricevuto al Quirinale dal Presidente della Repubblica Francesco Cossiga, si scopre che i provvedimenti firmati dal giudice Priore sono stati notificati martedì pomeriggio alla Presidenza del Consiglio, parte lesa nel procedimento. Sarà adesso il governo a decidere se costituirsi parte civile.

Gli elementi che hanno convinto i pubblici ministeri e il giudice istruttore ad accusare i militari di aver attentato contro il governo depistando le indagini sulla strage di Ustica,

sono moltissimi. Ci sono le registrazioni delle telefonate di quella sera tra i

vari centri radar e i verbali degli interrogatori compiuti durante la trasferta negli Stati Uniti. Tutti puntano in un'unica direzione: la presenza di aerei americani in volo nella zona dell'abbattimento del Dc 9 e i contatti tra le autorità militari italiane e quelle statunitensi. Una circostanza confermata anche dal maresciallo Antonio Trombetta che la sera della tragedia venne richiamato a Ciampino. «È vero - ha ammesso dopo ore di interrogatorio - sentii parlare della presenza di aerei americani sul cielo di Ustica, e di una portaerei Usa, direttamente dal capo controllo di Ciampino, Porfirio Massari, che poi chiese informazioni più dettagliate all'ambasciata americana».

A fugare ogni dubbio sui contatti Italia-Usa ci sono adesso anche le nuove trascrizioni delle telefonate tra Ciampino e gli altri siti radar depositate proprio due giorni fa. Roma chiama Catania.

Roma. Il nostro capo vuole sapere, se è possibile, un numero degli americani di Sigonella, l'ufficio operazioni degli americani di Sigonella per potersi collegare direttamente a lui tramite telefono.

Catania. Non te lo so dire perché loro hanno tutto un sistema di centralino loro. Tu chiedi il centralino di Sigonella e gli dici di mettersi in contatto con le operazioni americane, stop.

Roma. Il centralino di Sigonella voi non lo sapete che nome ha?

Catania. Il centralino di Sigonella?

Roma. Sì.

Catania. Ma quale, quello civile?

Roma. Dammi uno che vuoi civile o militare che uno dei due lo chiameremo.

Catania. Ma il militare non lo so, eh... la Rita (la linea militare) forse.

Roma. Eh, scusate se...

Catania. Resta in linea, un attimo, sto contattando con il centralino e ti faccio avere il numero Rita. Pronto?

Roma. Sì.

Catania. 002 (331), il centralino di Sigonella.

Roma. Ok.

Priore ha già chiesto al governo se intende costituirsi parte civile. Lo stesso fanno gli avvocati dei familiari delle vittime e poi aggiungono: «Le comunicazioni giudiziarie inviate dal giudice Priore costituiscono l'esito coerente di un'ampia attività istruttoria che ha progressivamente smascherato manipolazioni e depistaggi che hanno connotato, fin dall'origine, la vicenda della strage di Ustica. Come da sempre abbiamo affermato, non si è trattato di occasionali episodi di scarsa efficienza e, al più, di individuali menzogne, ma di un organico disegno criminale diretto a nascondere inconfessabili responsabilità della strage».

Gli ufficiali sui quali si indaga hanno tutti ricoperto importanti cariche nell'Aeronautica

Bartolucci, un pilota alla testa delle forze armate

- Capo di Stato maggiore al momento della tragedia, nel 1983 fu nominato responsabile del comando delle tre armi
- Coinvolti nell'inchiesta anche Ferri, suo vice, e Tascio, all'epoca comandante del Sios, il controspionaggio dell'arma

di MAURIZIO MODUGNO

Sette generali di squadra aerea, ma uno solo è ancora in servizio attivo. Tra di loro due ex capi di stato maggiore dell'Aeronautica, uno dei quali è stato anche al vertice della Difesa. Sette ufficiali di prestigio, alcuni dei quali noti non solo per la tragica vicenda di Ustica. Dal giudice Priore hanno ricevuto informazioni di garanzia nelle quali si ipotizzano gravi reati che, naturalmente, sono ancora da provare.

Nato ad Orbetello 68 anni fa, Lamberto Bartolucci è entrato in Accademia nel '42, riuscendo un anno dopo, dopo le vicissitudini dell'armistizio, a passare le linee per rientrare nell'istituto ricostituito a Brindisi dal governo legittimo. Eccellente pilota ed ottimo comandante ha ricoperto incarichi di rilievo, sia presso i reparti di volo che negli uffici amministrativi. Cinque mesi prima della sciagura, il 10 gennaio dell'80, è stato nominato capo di stato maggiore dell'Arma Azzurra. La sua prestigiosa carriera culminerà, tre anni e mezzo dopo, con l'incarico di capo di stato maggiore della Difesa. Il generale Bartolucci è insignito della Medaglia di lunga navigazione, della Croce d'oro per 40 anni di servizio e di una Croce di guerra al merito.

Nato a Sassari 62 anni fa, il generale Franco Pisano ha all'attivo 4000 ore di volo su 23 tipi di velivoli. Uno dei fiori all'occhiello della sua vita di aviatore è il comando della pattuglia acrobatica nazionale delle Freccie Tricolori tra il '61 ed il '62. Dal '67 al '68 è stato addetto aeronautico a Saigon, dove ha ricevuto la Medaglia d'onore di prima classe in riconoscimento del supporto dato

alla popolazione colpita dalla guerra. Sottocapo di stato maggiore della Difesa dal novembre '81 al febbraio '84, il 18 settembre dell'86 è stato nominato capo di stato maggiore dell'Aeronautica, incarico che ha ricoperto fino al 6 aprile del '90.

Il periodo che ha trascorso al vertice dell'Arma Azzurra è stato caratterizzato da tre circostanze particolari. Innanzitutto la fine della polemica con la Marina, vivacizzata dal suo predecessore Basilio Cottone, per l'istituzione dell'aviazione navale imbarcata; poi l'esplosione dell'inchiesta su Ustica, nel corso della quale ha più volte riaffermato l'estraneità dell'Aeronautica in sede governativa e parlamentare; infine la mancata occasione di diventare anche lui, come Bartolucci, capo di stato maggiore della Difesa prima di raggiungere i limiti d'età. Sfumata la possibilità per l'ammiraglio Mario Porta, che allora occupava il vertice militare, di lasciare in anticipo l'incarico per diventare presidente del comitato militare della Nato, Pisano (suo più probabile successore) lasciò il servizio a 60 anni.

Il 27 giugno dell'80 Zeno Tascio, ora generale di squadra aerea addetto all'ispettorato logistico dello stato maggiore ed unico dei generali inquisiti ancora in servizio, era colonnello comandante del Sios (Servizio informazione operativo e sicurezza) dell'Aeronautica Militare, ufficio con compiti tecnico-militari di sicurezza e controspionaggio nell'ambito dell'Arma di appartenenza. I tre Sios (gli altri due agiscono nell'ambito dell'Esercito e della Marina) dipendono dai rispettivi stati maggiori ed agiscono in collegamento col Sismi

e con i servizi di sicurezza del ministero dell'Interno. Zeno Tascio è stato anche lui ripetutamente interrogato su Ustica e per l'incarico che ricopriva al momento della sciagura, è considerato uno degli uomini chiave per fare piena luce sull'accaduto.

Il generale di squadra aerea Domenico Zauli ha 61 anni. Nativo di Bagnacavallo di Ravenna, ha comandato il 5° reparto dello stato maggiore, la seconda Regione aerea ed è stato direttore generale del personale militare dell'Aeronautica. Quando avvenne la tragedia era capo di stato maggiore della Va Ataf (la forza aerea tattica della Nato con il comando a Vicenza). Durante la carriera ha ricevuto molte ricompense ed onorificenze, tra le quali quelle di grande ufficiale al Merito della Repubblica, la Medaglia Mauriziana, quella di Lunga navigazione aerea e la Croce d'oro per anzianità di servizio.

Il 20 aprile del '79 l'allora generale di divisione aerea Franco Ferri fu nominato sottocapo di stato maggiore dell'Aeronautica. Designato a condurre un'inchiesta sulla supposta esplosione anomala sul velivolo dell'Ati, il 16 maggio dell'82 escludette la presenza di aerei che avrebbero attraversato quella sera l'aerovia riservata al traffico civile. L'8 luglio dell'83 fu sostituito allo stato maggiore dal collega Stelio Nardini, attualmente al vertice dell'Arma Azzurra dopo aver ricoperto, dall'85 al '90, la carica di consigliere militare del Presidente della Repubblica.

Nato 60 anni fa a Capriate, in provincia di Bergamo, il generale Corrado Melillo, responsabile del reparto operazioni dello stato maggiore nel settembre dell'80, è stato successivamente promosso di-

rettore generale del personale dell'Aeronautica. A partire dal 14 dicembre dell'85, fu nominato dal Consiglio dei ministri sottocapo di stato maggiore della Difesa.

Gualtieri: «Ci sono altre colpe»

Il presidente della Commissione parlamentare chiama in causa magistrati e politici per questi dodici anni di mistero

□ «Giudici e commissioni non hanno capito che bisognava entrare in possesso dei documenti che potevano far luce»

□ «Il governo di allora non diede ordine all'Arma di dire tutto. Gli americani dedicarono alla tragedia più attenzione di noi»

di UMBERTO LA ROCCA

«Noi abbiamo sempre detto, e l'abbiamo anche scritto nella prima pre-relazione, come fosse strano che nelle settimane dopo la tragedia di Ustica l'Aeronautica si fosse chiusa nel silenzio». Libero Gualtieri, cesenate, ha 68 anni ed è senatore repubblicano. Ed è anche presidente di quella Commissione stragi che Francesco Cossiga minacciava qualche mese fa di non prorogare.

Presidente, l'Aeronautica però si è sempre trincerata dietro la circostanza che nessuno le aveva chiesto nulla...

«Questa può essere una responsabilità dei primi magistrati che condussero l'inchiesta. Ma l'Aeronautica, di fronte a un avvenimento così grave, aveva il diritto e il dovere di dire subito tutto quello che sapeva, spontaneamente. Un'inchiesta come quella su Ustica richiede ed esige la collaborazione di tutte le istituzioni. E questa collaborazione è stata invece, da parte di quell'Arma, abbastanza strana, abbastanza approssimativa. Oggi gli alti gradi dell'epoca vengono inquisiti. Ciò dimostra che il magistrato ha trovato elementi per sostenere che in quelle settimane non abbiano fatto o non abbiano detto cose che andavano fatte o andavano dette».

E dimostra anche che le responsabilità del depistaggio sono soltanto di quegli alti ufficiali?

«Fin dall'inizio noi abbiamo visto la posizione dell'Aeronautica nel quadro complessivo dell'inchiesta, assieme alla posizione dei vari magistrati e degli organi di Governo».

Vale a dire?

«Credo che questa nuova iniziativa del giudice Priore riguardi il comportamento degli organi che avevano il controllo del sistema di difesa aerea italiana, nelle settimane seguenti a quel 27 giugno 1980, data della strage. E quindi riguardi i nastri, le registrazioni, le conversazioni telefoniche, insomma tutto il materiale che non è stato consegnato subito e spontaneamente. E che più tardi, fatto gravissimo, è andato perduto. Se in quelle settimane si fossero potuti esaminare questi documenti o si fosse saputo che esistevano centrali che non li avevano ancora bruciati o distrutti, l'inchiesta avrebbe avuto una traccia. Quindi c'è una responsabilità, a mio giudizio, dei magistrati e delle commissioni d'inchiesta che non sono riuscite a impossessarsi o non hanno capito che bisognava entrare in possesso immediatamente di quei documenti».

Mi scusi presidente, come è possibile non capire una cosa del genere?

«La Commissione che presiedo ha iniziato gli in-

terrogatori dei magistrati che condussero l'inchiesta. Lei capisce che se interroghiamo i magistrati è anche perché arrivarono a conclusioni diverse da quelle alle quali è arrivato chi, in seguito, ha avuto in mano altri elementi. Inoltre noi abbiamo interrogato i responsabili politici, eccetto il Presidente della Repubblica. Devo dire che siamo stati accusati di aver messo in piedi qualcosa di simile alle sfilate di moda. In realtà queste audizioni sono servite a capire quale grado di attenzione prestò il Governo di allora alla tragedia e che indicazioni diede. Diede ordine all'Aeronautica di dire tutto? Alla luce di ciò che si è capito di recente questa è, credo, l'ultima cosa che si possa sostenere. In quei giorni l'Ambasciata americana ebbe un'attenzione vivissima per il problema Ustica, costituiti addirittura un "gruppo di crisi" che raccolse informazioni sulla vicenda. Ecco, l'attenzione che ha avuto un organismo straniero come l'ambasciata Usa, il nostro Governo non l'ha avuta».

E allora quali conseguenze possono avere queste informazioni di garanzia?

«Il reato ipotizzato mette il Governo in condizione di costituirsi parte civile. E se deciderà di farlo da subito i suoi avvocati potranno partecipare fin dal primo momento agli interrogatori dei generali indagati. Il ministro della Dife-

sa Rognoni ha detto che nei prossimi giorni ci dovrà essere una consultazione collegiale, che può essere di due, tre, quattro ministri, ora non so come vorrà comportarsi il presidente del Consiglio Andreotti, ma insomma una valutazione collegiale di come il Governo debba comportarsi».

Ritiene che dal Governo possa venire un segnale importante?

«Alcuni membri della Commissione hanno auspicato che il Governo approfitti di questa circostanza per prendere a sua volta misure cautelari nei confronti di coloro che al tempo della strage avevano responsabilità in materia».

Lei ha definito "strana" e approssimativa la collaborazione con i vertici dell'Aeronautica di allora. Come giudica quella che ha oggi?

«L'attuale capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica militare, il generale Nardini, è su una posizione di collaborazione molto più decisa, anche con la Commissione stragi. Lui ha rispettato la Commissione, noi abbiamo rispettato lui. Ci ha mandato documenti, prove tecniche che ha fatto fare. Insomma, c'è stata negli ultimi tempi una collaborazione che nei primi anni dell'inchiesta davvero non c'è stata».

Un'inchiesta senza fine

Prove scomparse, depistaggi, nastri manomessi

Il Messaggero
Giovedì 16 Gennaio 1992

di DANY APERIO BELLA

Ci sono voluti quasi dodici anni. Dodici anni di depistaggi, di convulsioni, di polveroni. Ed ecco che finalmente si fa strada la verità sulla strage di Ustica. Una prima, parziale verità: il pastrocchio delle registrazioni radar manomesse, cancellate o distrutte, è stato organizzato dai vertici militari. Assieme a quello del Mig libico la cui caduta sulla Sila è stata retrodatata di ventuno giorni. Un'operazione volta a non far conoscere. A nascondere le responsabilità dell'abbattimento del Dc 9 dell'Itavia in quel tragico tramonto del 27 giugno 1980 che costò la vita a 81 persone.

Il giudice Priore ha ipotizzato reati gravissimi, attentato contro l'attività del governo, alto tradimento. Come a significare che i generali occultarono un'azione bellica. All'insaputa delle istituzioni, del presidente del Consiglio dell'epoca, Francesco Cossiga, del ministro della Difesa, Lelio Lagorio. E' la conferma dell'"eclisse di strage" di cui il *Messaggero* parlò fin dal primo dicembre del 1986, rivelando che gli otto minuti spariti dalla registrazione radar di Marsala celavano proprio il volo di quel caccia libico, che si era con ogni probabilità trovato poco prima sulla scena del delitto. Resta tuttavia il dubbio che i militari abbiano salvaguardato un "superiore" interesse dello Stato.

Il 5 novembre 1989, infatti, a Pozzuoli, l'ammiraglio Mario Porta, allora capo di Stato maggiore della Difesa, sentendo le forze armate sotto accusa durante una delle più virulente eruzioni del caso

Ustica, disse di «sentir montare il furore». Perché - aggiunse - i militari italiani in questa vicenda sono stati soltanto "testimoni". Testimoni. Dunque a conoscenza di ciò che accadde in quella maledetta sera. Scrivemmo allora che c'era dunque da supporre che volessero coprire qualcuno. Magari lealmente. E questa ipotesi rimane anche dopo le comunicazioni giudiziarie di Rosario Priore.

I tasselli del mistero di Ustica, però, si ricompongono. Grazie alla battaglia civile di pochi che fin dal primo momento ebbero sentore che quell'aereo, improvvisamente scomparso nel cielo, non fosse scoppato per un cedimento strutturale, ma fosse stato abbattuto da un missile, come poi fu stabilito da un gruppo di periti. Fu il generale Rana, capo del registro aeronautico italiano, il primo a parlare di missile. E a confidare la sua convinzione all'allora ministro dei Trasporti Rino Formica, che nel frattempo aveva approfittato della vicenda per liquidare l'Itavia di Davanzali.

Per lunghi anni, i pochi coraggiosi che si erano impegnati a non far cadere l'oblio su Ustica, assieme ai familiari delle vittime guidati da Daria Bonfietti, non ebbero credito o assaporarono il pubblico dileg-

gio. Nel 1982, il ministro del Tesoro negò i quattrini necessari a intraprendere il recupero del relitto depositato a 3.500 metri di profondità nel Tirreno. E la commissione nominata da Formica arrivò alla conclusione dell'esplosione a bordo, sostenendo però che non si poteva stabilire se fosse stata causata da un ordigno posto all'interno o sparato dall'esterno sul velivolo.

Finché, nell'autunno del 1986, sollecitato da un gruppo di sette alte personalità, sensibilizzate dall'avvocato Romeo Ferrucci, legale dei familiari delle vittime, il presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, all'epoca della strage capo del governo, invitò il presidente del Consiglio, Bettino Craxi, a interessarsi attivamente della questione per arrivare all'accertamento della verità. Il sottosegretario Giuliano Amato si presentò così alla Camera, rendendo finalmente pubblici i primi brandelli di verità: il radar di Ciampino aveva memorizzato, malgrado fosse al limite della sua portata, tre punti luminosi, che si muovevano alla velocità supersonica di 700 nodi, da Ovest verso Est, in direzione del Dc9.

«Il governo non ha la verità nel cassetto» affermò in quell'occasione Amato. Ma l'avvocato Ferrucci in tv fece pubblicamente il nome di qualcuno che doveva sapere, l'ex capo di Stato maggiore della difesa Lamberto Bartolucci, all'epoca del disastro capo dell'Itav, l'ispettorato per le telecomunicazioni e l'assistenza al volo, e al quale ora è stata inviata una delle tredici comunicazioni giudiziarie. La

magistratura ebbe finalmente disco verde per il recupero del relitto e il giudice Vittorio Bucarelli, tra molte polemiche, l'affidò alla società francese Ifremer.

Il recupero fu compiuto con molte stranezze e lasciando in fondo al mare alcuni pezzi decisivi per l'individuazione del missile. I periti nominati da Bucarelli arrivarono comunque alla conclusione che fosse stato proprio lo sparo di un proiettile bellico a buttar giù il Dc9. Ma clamorosamente due di essi, all'ultimo momento, si tirarono indietro, rimettendo in discussione i risultati della loro stessa perizia. E Bucarelli si conquistò il primato della più lunga istruttoria della storia, senza arrivare ad alcuna conclusione, malgrado il colpo di scena dell'autunno 1989: il sergente Luciano Carico confessò di aver visto dal suo schermo radar di Marsala scomparire la traccia del Dc9. E rivelò di aver dato l'allarme.

Divenne così palese l'occultamento della verità. Le bugie su Ustica furono rivelate copiosamente anche dalla commissione Stragi di San Macuto, il cui mandato è stato prorogato malgrado il no di Cossiga. E l'inchiesta giudiziaria è stata affidata a Priore.

Sconcerto e cautela nelle reazioni del governo e del mondo politico

Cossiga convoca il capo dell'Aeronautica

- Rognoni: prima di esprimersi è necessario conoscere ogni dettaglio della vicenda. I socialisti, però, attaccano: «Ho sempre sospettato – dice Formica – che i militari avessero occultato qualcosa»

di CARLO FUSI

Tredici comunicazioni giudiziarie piovute come una bomba, anche se qualcuno, i socialisti in particolare, dicono che c'era da aspettarselo. Tredici comunicazioni giudiziarie, però, che provocano sconcerto nelle forze politiche assieme ad un atteggiamento di cautela: gli uomini politici, a partire dal ministro della Difesa, Rognoni, vogliono conoscere esattamente i fatti, le contestazioni del giudice Priore ai vertici dell'Aeronautica, prima di esprimere un giudizio compiuto. Mentre Occhetto manifesta a voce alta un sospetto: e se i militari avessero voluto, con i loro silenzi e le loro omissioni, coprire qualcuno?

Anche il presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, che il 27 giugno dell'80, giorno della tragedia del Dc9 dell'Itavia, ricopriva l'incarico di presidente del Consiglio, segue da vicino gli avvenimenti. Nel pomeriggio di ieri ha ricevuto al Quirinale il capo di stato maggiore dell'Aeronautica militare, generale Stelio Nardini. Il raccordo tra Quirinale e palazzo Chigi è stretto ed anche ovvio. E' stata la presidenza del Consiglio, del resto, ad informare il ministro della Difesa delle tredici comunicazioni giudiziarie, il quale a sua volta ha girato la comunicazione alla commissione d'indagine sulle stragi. Il governo, inoltre, potrebbe decidere di costituirsi parte civile in giudizio contro gli alti gradi militari sotto accusa.

Cautela, dunque. Ma il Psi non rinuncia a sottolineare di aver nutrito da tempo sospetti sul ruolo dell'Aeronautica: «Che avessero occultato qualco-

sa – dice Rino Formica, all'epoca ministro dei Trasporti – l'avevo sospettato da tempo, l'avevo detto, se ne era parlato. Non fu un atteggiamento limpido quello che l'Aeronautica militare ebbe a suo tempo nei confronti del governo. Fin dal primo momento ci fu una somma di reticenze». Parole dure, che trovano eco in quelle di Salvò Andò, capogruppo socialista alla Camera: «Giudico l'iniziativa di Priore un fatto positivo, perché a fronte di tante inchieste che hanno solo provocato polemiche e insinuazioni velenose, cominciano a emergere fatti provati e responsabilità».

«Mi auguro – aggiunge Andò – che quelli in mano al giudice Priore lo siano,

tenuto conto della sua nota serietà. Non si tratta di privilegiare questo o quel teorema, ma di trovare prove che possano essere valide per tutti, a prescindere dalle verità gradite a questa o a quella parte politica».

Virginio Rognoni, ministro della Difesa, sposa l'atteggiamento della cautela: «Ho fiducia nella magistratura, come ho fiducia che il principio di non colpevolezza, che deve accompagnare tutto il corso del processo fino alla sentenza definitiva, sia vissuto da tutti con adesione convinta e senso di responsabilità».

Mino Martinazzoli, titolare della Difesa negli anni '88-89, contesta l'analisi di Formica: sottolinea di non aver avuto sen-

tore di alcun ostracismo e, anzi, di aver ottenuto dai vertici dell'Aeronautica la massima collaborazione. Anche il dc Giuseppe Zamberletti, che ha un rapporto di stretta amicizia con Cossiga, mete in guardia da giudizi affrettati: «In questi dieci anni abbiamo assistito a tante 'svolte' che poi tali non si sono rivelate, e abbiamo subito una serie di docce scozzesi. Per poter esprimere un giudizio, bisogna aspettare di conoscere con esattezza gli addebiti mossi dal magistrato, e in che contesto si collocano. Fermo restando che il punto di partenza è riuscire a capire cosa effettivamente è successo, chi o cosa ha buttato giù l'aereo dell'Itavia». Una cosa lascia sconcertato Zamberletti: «Abbiamo i filmati delle registrazioni radar di tutte le tracce aeree di quella sera di dodici anni fa. E non emergono cose particolari. O è un falso, e allora sarebbe una cosa enorme, oppure se è un documento autentico ci costringe a ragionare ancora». Lucio Toth, capogruppo dc in commissione Stragi, puntualizza che le comunicazioni giudiziarie erano un atto necessario «per la stessa garanzia dei diritti della difesa. L'indagine della magistratura entra in una fase cruciale ed esige da parte della commissione Stragi un responsabile atteggiamento di non interferenza».

Achille Occhetto, segretario del Pds, non ha dubbi: «Siamo dinanzi ad un fatto estremamente grave. Ci troviamo forse dinanzi ad una mezza verità e speriamo si vada avanti con chiarezza, senza criminalizzare nessuno, perché non esistono, allo stato attuale, colpevolezze accertate». Ma c'è un sospetto che tormenta il leader della Quercia: «Mi pongo una domanda: se dei generali sono arrivati al punto di occultare le prove, di correre il pericolo di essere accusati di alto tradimento, è possibile che ci sia stato qualche politico, qualche potenza, qualche forza più grande che li abbia spinti a muoversi così». Francesco Macis, anch'egli esponente del Pds ma anche presidente della commissione Stragi, precisa: «Si tratta di imputazioni che riguardano le responsabilità dei militari, mentre non mi sembra che le indagini siano andate avanti sul fronte della responsabilità della causa della caduta del Dc9. E questo è un altro elemento di amarezza».

Il Messaggero
Giovedì 16 Gennaio 1992

**Una nota dell'Arma azzurra:
«Siamo solidali
e vicini a questi uomini»**

«La notizia di ulteriori e diretti coinvolgimenti nella vicenda giudiziaria di Ustica di proprio personale, tra cui gli stessi vertici della forza armata del 1980, è causa di profonda sofferenza, ma non scalfisce in alcun modo la fiducia che l'Aeronautica militare ha sempre riposto e manifestato nei confronti degli organi preposti all'accertamento della verità, nella convinzione che le cause dell'incidente aereo del Dc9 Itavia saranno individuate». E' quanto si legge in una nota dello Stato maggiore dell'Aeronautica.

«L'aeronautica militare in quanto istituzione dello Stato - prosegue la nota - non accederà a polemiche né tanto meno risponderà ad attacchi da qualsiasi parte provengano, nella serena consapevolezza che, in uno stato di diritto, l'operato della magistratura si estrinseca in atti emessi per rispettare i diritti della difesa e con le garanzie costituzionalmente previste per ogni cittadino. A questi uomini l'Aeronautica militare è vicina e solidale».

Per queste accuse si rischiano non meno di 10 anni

di MASSIMO MARTINELLI

E' un'accusa pesante come un macigno quella che il giudice Rosario Priore ha ipotizzato nei giorni scorsi a carico dei tredici alti ufficiali che avevano in mano l'Aeronautica ai tempi della strage di Ustica: attentato contro l'attività del governo, articolo 289 del Codice penale. Un reato che proprio per la sua gravità è comparso raramente in cima alle comunicazioni giudiziarie, e che consente al governo stesso di costituirsi al processo come parte lesa. Se confermata in un'aula di giustizia, questa accusa porterebbe gli imputati in carcere per almeno dieci anni. Così almeno dispone la legge.

Ma vediamo nel dettaglio di cosa si tratta. L'articolo 289 del Codice penale parla genericamente di «Attentato contro organi costituzionali e contro le Assemblee regionali», e punisce «chiunque commette un fatto diretto ad impedire in tutto o in parte, anche temporaneamente, al Presidente della Repubblica o al governo, l'esercizio delle attribuzioni o delle prerogative conferite dalla legge». Tanti termini tecnici per spiegare un concetto semplice: secondo il giudice Priore i tredici militari, sette generali, cinque ufficiali e un uomo dei servizi segreti, avrebbero fatto parecchio per impedire al governo di conoscere la verità su Ustica. Per impedire inoltre che il governo ne riferisse al Parlamento e quindi alla nazione intera. Insomma, secondo Priore, per undici anni un manipolo di militari ha gettato in un pozzo la verità su uno dei più inquietanti episodi degli ultimi anni. Ma torniamo al Codice penale.

L'articolo contestato è previsto in due diverse ipotesi. La prima di queste si verifica quando un cittadino commette un fatto che può impedire in tutto o in parte, anche temporaneamente, l'esercizio delle attribuzioni e delle prerogative del Capo dello Stato o del Governo. In questo caso, la pena prevista è la stessa anche se c'è solo il tentativo di provocare questo effetto. La seconda ipotesi, più lieve anche nella previsione della pena (da uno a cinque anni di reclusione), si verifica quando il fatto criminoso è diretto «solo» a turbare, o turba effettivamente, il libero esercizio delle prerogative e delle attribuzioni del Presidente della Repubblica o del Governo. Insomma, secondo il legislatore l'articolo 289 è una importante garanzia per tutelare il libero esercizio delle funzioni istituzionali dei vertici dello Stato.

Naturalmente, una responsabilità identica è stata contestata ai tredici ufficiali nei confronti dell'autorità giudiziaria che dal 27 maggio '80 indaga sulla vicenda di Ustica. Inoltre, il giudice Priore contesta i reati tipici del depistaggio: la falsa testimonianza, l'alto tradimento e l'abuso di ufficio.

L'Associazione parenti delle vittime: «E' chiaro, fu un atto di guerra»

BOLOGNA - «Le comunicazioni giudiziarie da parte del giudice istruttore Priore a generali ed alti ufficiali dell'aeronautica confermano ancora una volta quello che da molto tempo andiamo sostenendo: sui cieli di Ustica si è svolto un episodio di guerra aerea che ha spezzato la vita a 81 innocenti e che si è fatto di tutto da parte di settori dello Stato per nascondere questa tragica verità». Lo ha affermato, in una nota, Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione parenti vittime della strage di Ustica.

«Certamente è motivo di soddisfazione cominciare a vedere un giudice che con il suo impegno imbecca la via dell'accertamento delle responsabilità - prosegue la

nota - ma non si può dimenticare che troppi a tutti i livelli hanno accettato anni e anni di silenzi, di indugi, di omissioni. Soprattutto all'Aeronautica militare ed ai ministri della Difesa avevamo chiesto comportamenti diversi ma gli attuali vertici dell'Aeronautica, che evidentemente non hanno responsabilità dirette nei fatti di dodici anni fa - ha aggiunto Bonfietti - hanno preferito fino ad ora tenere un comportamento ottusamente corporativo e chiuso alla evidenza dei fatti non capendo che la migliore difesa della onorabilità dell'Arma sarebbe stato un comportamento pronto alla più completa collaborazione per il raggiungimento della verità».

18-1-92

Il Messaggero

Abbonamento postale Gruppo 1/70

Il Giornale del Mattino

Un numero 1

DEL TRITONE, 152, TELEFONO 06/47.201, CONTO CORRENTE POSTALE 384008, TELEX 624644, TELEFAX 472072, AMMINISTRAZIONE: 0
 izione del lunedì: 300.000 - 170.000 -
 Anno 837.000 - Semestre 341.000 - Tri-
 ordinaria - PREZZO COPIA ALL'ESTERO
 0 - Canada W.C. \$ C 3 - Francia Fr.F. 12

Germania D.M. 3,50 - Grecia Dr. 420 - Inghilterra Lgs. 1,30 - Malta Cent. 32 - Monaco Pr.F. 12 - Spagna Pts. 230 - S. Africa Rand 7,85 -
 Svizzera Fr.S. 2,80 - Svizzera Tic. Fr.S. 2,50 - Ungheria Fior. 160 - Usa E. C. \$ 2,25 - Usa W.C. \$ 2,50 - PIEMME S.p.a. (Pubblicità com-
 merciale): 20155 Milano, Via P. Eugenio 1, Tel. 02/33627.1, 00196 Roma, Via di V. Ruffo 5, tel. 06/322911 (14 linee) - Manchester di
 tessuta (in coppie): tel. L. 3.900.000, fest. L. 4.680.000. A modulo (mm40x40): Comm., Finanz., Redaz.: tel. L. 820.000, fest. L. 984.000

Personale Qualificato: solo al venerdì L. 8
 elettorale tel. L. 1.000.000, fest. L. 1.20
 tel. L. 420.000, fest. L. 500.000 - Iva 15
 Via Alberto Ferrero, 7, Sp. II Roma: Via /

Svelate le durissime contestazioni della Procura ai generali

Ustica, tutte le bugie

*Secondo il giudice l'Aeronautica e i Servizi
tacquero e manomisero i rapporti al governo*

L'Aeronautica milita-
 re italiana sospettò su-
 bito che il Dc9 di
 Ustica fosse caduto
 per un'esplosione
 esterna e che potesse-
 ro essere coinvolti ac-
 cedi alleati. Ma non lo
 rivelò al governo e al-
 la magistratura. Non
 solo, manomise date e
 documenti per na-
 scondere tutto ciò che
 era accaduto subito
 dopo il disastro.

□ Sono le accuse du-
 rissime che la Procura
 romana ha messo ne-
 ro su bianco nelle ven-
 tuno pagine di requi-
 sitoria che hanno por-
 tato all'incriminazio-
 ne dei vertici dell'Ae-
 ronautica militare ita-
 liana da parte del giu-
 dice istruttore Rosa-
 rio Priore.

□ La requisitoria par-
 te dalle presunte re-
 sponsabilità del gene-
 rale Zeno Tascio, al-
 l'epoca capo del Servi-
 zio Informazioni del-
 l'Aeronautica e del ge-
 nerale Corrado Melil-
 lo; all'epoca responsa-
 bile del Terzo reparto
 dell'Aeronautica, ac-
 cusati di aver taciuto
 che subito dopo la tra-
 gedia fu avviata la ri-
 cerca di mezzi aerna-
 vali statunitensi che
 si presumevano coin-
 volti nel disastro. Più
 gravi le accuse contro
 l'ex capo di Stato
 maggiore Bartolucci e
 il sottocapo di Stato
 maggiore Ferri: avreb-
 bero nascosto al go-
 verno l'ipotesi di
 un'esplosione del Dc9
 e i tracciati del radar
 di Fiumicino, negan-
 do il possibile coin-
 volgimento di altri
 aerei nel disastro. I
 francesi, intanto, ne-
 gano ogni coinvolgi-
 mento nella vicenda.

Il governo non ha ancora deciso se costituirsi parte civile contro i comandanti dell'Arma

Ustica, il giudice ha le prove

I generali dell'Aeronautica sono formalmente incriminati

- Dalle registrazioni emerge che numerosi militari di turno a Ciampino tentarono di mettersi in contatto con le autorità Usa
- Fin dal primo momento si pensò ad un incidente con velivoli da guerra. Ma poi nessuno volle più ammettere la verità

di FIORENZA SARZANINI

Sono molto più che indizi gli elementi raccolti contro gli alti ufficiali dell'Aeronautica coinvolti nell'inchiesta sulla strage di Ustica. Nove delle tredici persone raggiunte dai provvedimenti firmati il 27 dicembre dal giudice istruttore Rosario Priore sono formalmente imputate. Tra loro ci sono tutti i generali. Zeno Tascio, responsabile del Sios (il servizio d'informazione dell'Aeronautica) all'epoca del disastro; Lamberto Bartolucci, capo di stato maggiore dell'Aeronautica all'epoca del disastro; Corrado Melillo, ex comandante del 3° reparto; Fran-

co Ferri, ex sottocapo di stato maggiore, tutti accusati di attentato all'attività del governo e alto tradimento. Con loro, imputati a vario titolo di abuso di ufficio, falso ideologico e materiale, favoreggiamento e soppressione di atti anche Franco Pisano, capo di stato maggiore dell'Aeronautica fino a qualche mese fa e autore di una delle relazioni sul disastro; Domenico Zauli, ex comandante della 2ª Regione Aerea; Giovanni Cavatorta, anche lui generale; Giorgio Russo, capo dell'ufficio operativo Riv di Ciampino; il generale Gianluca Muzzarelli. Gli unici indiziati sono Federico Benincasa Mannucci, capo della stazione Sismi

di Firenze; Ernesto Basile De Angelis, all'epoca capo dell'ufficio operativo di Licola; il tenente colonnello Adriano Piccioni; il tenente colonnello Claudio Coltelli.

I magistrati hanno dunque già elementi concreti per accusare questi ufficiali di aver depistato la ricerca della verità su quella strage che il 27 dicembre 1980 provocò la morte di

81 persone. Attentato all'attività del governo con l'aggravante dell'alto tradimento prevista dal codice militare di pace sono due reati gravissimi. Prevedono una pena non inferiore a dieci anni. Ma quali sono gli elementi che hanno convinto il giudice istruttore Priore e i pubblici ministeri Salvi e Roselli ad ipotizzare questa accusa contro i vertici dell'Aeronautica? Ufficialmente si sa che le ipotesi di reato derivano dalla mancata comunicazione della presenza di aerei americani in volo quella sera sulla zona del disastro. E dalla successiva attività dei militari che continuarono a depistare la ricerca della verità su quella strage. Ma le indiscrezioni assicurano che i magistrati hanno moltissimi altri elementi. Altre importanti novità.

Una arriva dalle trascrizioni delle telefonate tra il centro radar di Ciampino e le altre postazioni che continuano a fornire conferme sui contatti di quella sera tra italiani e americani. Contatti sempre negati che ora trovano invece riscontro. L'ultimo è delle 22.39. Un militare di Ciampino alza la cornetta e mentre compone il numero parla con un collega.

«Chiamo l'ambasciata americana perché secondo me l'ipotesi più probabile è quella di una collisione con uno dei loro aerei...». Subito dopo chiede dell'interno 550. «Abbiamo avuto un problema con un aereo e dovremmo parlare con qualcuno. Ha un'altro numero? Vede se l'aereo è caduto ci sarebbero 81 persone morte, quindi penso sia abbastanza importante chiamare qualcuno». Mentre attende risposta ricomincia a parlare con i colleghi. «C'era un'esercitazione in giro? Ameri-

cana?». Dall'ambasciata nessuno risponde e dopo si decide di chiamare Sigonella.

Dunque si pensò subito alla possibilità che il Dc 9 dell'Itavia si fosse trovato sulla rotta di altri aerei. Che fosse entrato addirittura in collisione con un altro velivolo. E si decise immediatamente di contattare gli americani. Lo fecero i militari in carica all'epoca ma per undici anni non lo hanno mai detto. Anzi, lo hanno sempre negato. Così come lo hanno negato i generali. Di questo li accusa ora Priore. E per questo ha chiesto al governo di costituirsi parte civile. Lo hanno fatto anche i familiari delle vittime e i loro avvocati ma la risposta non è ancora arrivata.

A ventiquattrore dalla bufera che ha investito i vertici dell'Arma azzurra con le tredici comunicazioni giudiziarie notificate dal giudice a generali e ufficiali, la Presidenza del

Consiglio non ha ancora deciso se costituirsi parte civile nell'inchiesta sulla strage di Ustica. L'ipotesi più probabile è che chieda il parere al Consiglio di Stato, massimo organo di consulenza giuridica di Palazzo Chigi. Il sottosegretario Nino Cristofori ha spiegato però che «una proposta in tal senso deve nascere dal ministero degli Affari Istituzionali».

«Quindi decideremo - ha aggiunto - nel momento in cui questa eventuale ipotesi venisse avanzata dal ministero competente». Intanto i giudici preparano il calendario degli interrogatori. Dovrebbero cominciare alla fine del mese ma hanno già ricevuto richieste di presentazioni spontanee. Molti degli inquisiti sembrano adesso impazienti di incontrare gli inquirenti. Bisognerà però aspettare per sapere se sono impazienti anche di raccontare ciò che sanno.

In ventuno pagine i giudici scrivono le verità taciute da Aeronautica e Servizi

Le bugie dei generali

Ustica, documenti falsi per depistare le indagini

di MASSIMO MARTINELLI

L'Aeronautica militare italiana capì subito che il Dc9 di Ustica non era caduto per un cedimento strutturale. Sospettì invece che c'era stata un'esplosione esterna. Che potevano essere coinvolti aerei alleati. E già la sera del 27 giugno '80, pochi minuti dopo la tragedia, cominciò a indagare in questa direzione. Ma per dodici anni lo ha tenuto nascosto a tutta la nazione, al Governo, al parlamento, alla magistratura. In ventuno pagine firmate dal pool di sostituti procuratori che indagano sulla vicenda, c'è la requisitoria più dura che sia mai stata scritta sull'Arma azzurra. Una raffica di accuse condita con nomi e cognomi di chi a quell'epoca aveva in mano la forza aerea italiana e i servizi segreti militari. Ed è sulla base di questa ricostruzione che pochi giorni fa il giudice istruttore Rosario Priore ha deciso di incriminare sette generali e quattro alti ufficiali.

Ampi stralci del documento sono stati letti ieri mattina nel corso del Grl. E poche ore dopo, la Procura di Roma ha fatto sequestrare tutto il materiale sulla vicenda che era in possesso dei giornalisti che avevano curato il servizio. Ma ormai il durissimo *je accuse* dei giudici era di dominio pubblico.

La requisitoria parte dalle presunte responsabilità del generale Zeno Tascio, all'epoca capo del Servizio Informazioni dell'Aeronautica e del generale Corrado Melillo, all'epoca responsabile del Terzo reparto dell'Aero-

nautica. Quest'ultimo avrebbe falsificato la data su un telex inviato dal suo ufficio allo Stato maggiore della Difesa con le informazioni sull'attività immediatamente successiva all'incidente: una nota inviata nella realtà il 3 luglio '80 porta invece la data del 3 dicembre '80. Scrivono i giudici: «La ragione della falsificazione è facilmente comprensibile. L'eliminazione della data del telex consente di posticipare il momento in cui vennero svolte le ricerche di possibile attività volativa statunitense, che invece si erano avviate sin dalla sera stessa del 27

□ Secondo la Procura romana il responsabile principale delle omissioni fu il Capo di Stato maggiore Lamberto Bartolucci

giugno 1980». Di qui le imputazioni per falso, abuso d'ufficio e favoreggiamento per Melillo, «per aver favorito quanti avevano omesso di riferire alle autorità politiche e giudiziarie che nella notte tra il 27 e il 28 giugno era stata avviata la ricerca di forze aeronavali statunitensi che si presumevano coinvolte nel disastro di

emergere eventuali responsabilità commissive o omissive dell'Aeronautica militare o di forze armate di paesi alleati».

Il depistaggio, secondo la Procura romana, fu deciso dai vertici dell'Arma azzurra, dal capo di Stato maggiore Lamberto Bartolucci e dal sottocapo di Stato maggiore Franco Ferri. Ecco l'accusa: «Dopo aver omesso di riferire alle autorità politiche e giudiziarie le informazioni concernenti la possibile presenza di traffico statunitense, l'ipotesi di un'esplosione coinvolgente il velivolo e i risultati dell'analisi del tracciato radar

di Fiumicino, fornivano alle autorità politiche che ne avevano fatto richiesta, informazioni errate, escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei e affermando che non era stato possibile esaminare i dati del radar di Fiumicino-Ciampino».

Intanto, il ministero della Difesa francese non commenta le notizie di

stampa su un possibile coinvolgimento dei suoi aerei nella vicenda. L'ammiraglio Pierre Lacoste, ex capo della squadriglia francese nel Mediterraneo ed ex capo dei servizi transalpini rilancia: «Presumo che se ci fu un duello aereo intorno al Dc9 Itavia questo abbia coinvolto aerei americani o italiani».

18-1-92
Il Messaggero

Ustica e che a tale scopo sin dalla sera stessa erano state interessate le autorità statunitensi». Stesse accuse per Tascio: «Per aver omesso di riferire alle autorità politiche e giudiziarie le informazioni sulla ricerca di mezzi aeronavali statunitensi e l'ipotesi di una esplosione coinvolgente il velivolo, al fine di impedire che potessero

Il lungo e dettagliato elenco delle accuse dei magistrati di Roma ai tredici militari dell'Aeronautica

Cinque chiavi per una strage

Ustica, le notizie negate, i documenti scomparsi, i depistaggi

di FIORENZA SARZANINI

Cinque punti chiave per accusare i vertici dell'Aeronautica di aver depistato le indagini sulla strage di Ustica. E per concludere che l'occultamento delle informazioni sulla presenza di traffico aereo militare americano in zona e delle ipotesi e valutazioni effettuate subito dopo la strage, fu oggetto «di una decisione centrale e ad alto livello». Questo hanno scritto i magistrati della procura di Roma, Michele Coiro, Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, nelle ventuno pagine di requisitoria che hanno portato all'incriminazione dei vertici dell'Aeronautica. E poi hanno fornito al giudice istruttore Rosario Priore tutti gli elementi sui quali fondano questa convinzione. L'elenco delle omissioni e delle bugie dei militari è lunghissimo e dettagliato.

1 L'Aeronautica non parlò con i ministri competenti delle informazioni ricevute. 2 Non esiste alcun riferimento scritto sulle informazioni e sulle ipotesi acquisite subito dopo la tragedia. 3 In tutte le comunicazioni scritte o verbali che hanno segnato questi undici anni non si fa mai riferimento a ciò che invece si sapeva sin dall'inizio. 4 I militari non hanno mai parlato di tutte le informazioni sui dati registrati dal radar di Ciampino, presupponendo che non fossero in possesso della Forza Aerea poiché derivanti dal materiale sequestrato dai giudici. Circostanza poi smentita. 5 Sono state predispo-

Le carte recuperate dai giudici sono incomplete e inattendibili. I «falsi e le omissioni» della relazione del generale Pisano

ste informative false da inviare al ministro della Difesa, e quindi alla Presidenza del Consiglio, in modo da impedire qualsiasi tipo di vigilanza e direzione da parte del governo.

Ma non basta. I magistrati hanno accertato la distruzione di moltissimi documenti e anche di questo chiedono conto adesso ai militari e agli uomini del Sismi, all'epoca guidati dal generale Santovito, il cui nome compare nelle liste della loggia P2. Fra le carte scomparse ci sono quelle contenute nel fasci-

colo del Sismi relativo alla strage di Ustica. Un fascicolo che, sempre secondo i giudici, è incompleto e privo di atti importantissimi. Primi fra tutti, quelli che riguardano la telefonata giunta alla redazione del *Corriere della Sera* poche ore dopo il disastro e in cui si segnalava la presenza del terrorista Marco Affatigato a bordo del Dc 9 dell'Itavia. «Largamente incompleta e nel complesso inattendibile» è anche la documentazione inviata dal Gabinetto del ministro della Difesa. In particolare i magistrati contesta-

no la mancanza di appunti inviati dal Sismi nel luglio del 1980. Ma c'è un punto su cui la procura di Roma insiste più volte: la necessità di rintracciare gli originali dei telex o le note di trasmissione dei telex tra autorità italiane e statunitensi, e, naturalmente, gli originali degli atti che diedero origine a queste comunicazioni. Dove? Presso il 2° e il 3° reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, lo Stato Maggiore della Difesa, il ministero degli Esteri, gli organismi di collegamento tra Forze Armate in ambito Nato.

Dopo aver esaminato le posizioni del generale Lamberto Bartolucci, all'epoca capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, e del generale Zeno Tascio, capo del Sios Aeronautica nel periodo della strage, ampio spazio i magistrati

lo dedicano al generale Franco Pisano che sulla tragedia fu incaricato di compiere un'inchiesta. «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». Questa la conclusione di Pisano dopo mesi di indagine che

ora viene contestata dai magistrati. «Moltissimi, convergenti elementi — avrebbero scritto i giudici — dimostrano che si è operato volontariamente al fine di non far emergere la situazione di allarme che si determinò all'interno della Forza Aerea sin dalla sera stessa del 27 giugno 1980». In particolare Pisano non scrive nulla sull'al-

larme per la presenza di aerei militari americani in zona fatto scattare dal maresciallo Bruschina, in servizio a Ciampino; dichiara anzi che qualsiasi richiesta di questo tipo al personale in servizio a Roma, diede esito negativo; ignora l'esistenza delle registrazioni telefoniche di Martina Franca; ignora l'ipotesi del colonnello Lippolis.

Parla Mariano Migliaccio perito della prima commissione che individuò nel missile la causa della strage

«L'Aeronautica sostenne d'averci dato tutte le carte su Ustica»

di FIORENZA SARZANINI

«Mentre eravamo al lavoro chiedemmo all'Aeronautica di fornirci altri dati. Loro ci risposero di aver consegnato tutto. Dissero che non c'erano altri documenti». Mariano Migliaccio è uno dei componenti della prima commissione peritale sulla strage di Ustica. Uno dei tre periti che anche dopo il supplemento d'indagine chiesto dal giudice Bucarelli confermò che ad abbattere il Dc9 dell'Itavia con 81 persone a bordo era stato un missile.

Professor Migliaccio, le ultime accuse dei giudici all'Aeronautica sono di aver mentito e di aver distrutto dei documenti fondamentali per la ricerca della verità. Lei

crede che queste carte nascoste avrebbero potuto modificare le vostre conclusioni?

«Certamente le avrebbero rafforzate. La nostra conclusione fu che dietro al Dc9 ci fosse un secondo aereo e probabilmente anche un terzo velivolo nelle vicinanze. Ora si dà corpo a queste affermazioni. Si ribadiscono i nostri concetti. E nessuno mette in luce che noi, seppur con quei pochi documenti, avevamo già anticipato ciò che emerge adesso. Noi lavoravamo soltanto sui tracciati della postazione radar militare di Martina Franca e di Ciampino. Nessuno ci disse che erano disponibili altri tracciati. Saperlo ci avrebbe aiutato. Forse avrebbe anche portato su-

□ I magistrati ora accusano i militari di avere mentito e distrutto documenti fondamentali per la ricerca della verità: «Scoprimmo che dietro al Dc9 c'era un altro aereo e forse un terzo velivolo»

bito le indagini nella giusta direzione».

La vostra commissione si spaccò durante il supplemento di perizia. Mentre lei e i professori Imbimbo e Lecce continuaste a parlare di missile, il presidente Blasi e il professor Cerra individuarono la causa del disastro in una bomba a bordo del Dc9. I documenti di cui si è venuti a conoscenza adesso avrebbero evitato questa frattura?

«Credo di sì, ma è difficile

dirlo ora. Noi abbiamo dato credito ad alcune risultanze tecniche, i nostri colleghi si sono basati su altri fatti. I dati radar sono probabilistici e dunque vanno interpretati. Mentre noi restammo del nostro parere anche dopo le osservazioni dei periti ausiliari della Selenia, che noi stessi avevamo nominato, gli altri cambiarono opinione. Con il loro aiuto speravamo di vederci più chiaro e invece tutto si fece più scuro. Ma ciò non bastò a farci cambiare idea».

Un aereo dietro al Dc9 e un altro aereo vicino. Tutti i dati che il giudice ha ora in mano vi sarebbero stati necessari per capire di che tipo fossero questi velivoli?

«Sicuramente. Dal radar di Ciampino, non fu possibile capire neanche a quale quota volassero. Informazioni che possono dare invece i radar militari. Ma noi non potemmo vedere quei dati perché ci dissero che non esistevano».

L'ultima campagna di

recupero ha gettato molte ombre sul vostro lavoro. I pezzi importanti dell'aereo erano rimasti in mare e ciò ha naturalmente allungato i tempi di indagine. Lei cosa risponde adesso?

«Noi abbiamo recuperato il 60, 70 per cento della superficie esterna dell'aereo e abbiamo deciso di fermarci quando siamo arrivati a determinate conclusioni. Quello che è stato riportato in superficie è stato comunque sufficiente per affermare che l'aereo era stato colpito da un missile e per individuare il punto dell'impatto tra l'attaccatura delle ali e qualche metro più indietro».

L'inchiesta giudiziaria fa passi avanti e si torna a parlare della pista fran-

cese. È possibile che uno degli aerei vicini al Dc9 fosse della Francia?

«Qui entriamo nel campo delle ipotesi. Guardando i radar non è certamente possibile individuare la nazionalità del velivolo. Quello che posso dire è che di fronte a un quadro completo è possibile trarre conclusioni più dettagliate».

I giudici accusano l'Aeronautica di aver distrutto o falsificato un lungo elenco di documenti. Ed è proprio sulla pubblicazione dei particolari del capo d'imputazione contestato a generali e ufficiali dell'Arma Azzura che si è scatenata la bufera. Dopo il Grl i giudici della Procura di Roma hanno ordinato una nuova perquisizione negli uffici del *Corriere della Sera*.

1 - 21/1/92 -

Ustica: Cocer Aeronautica rinnova solidarietà ai parenti delle vittime

Il Cocer Aeronautica rinnova la solidarietà ai parenti delle vittime di Ustica. Di fronte alla commissione Difesa che li aveva convocati per conoscere i problemi dell'Arma azzurra, alcuni rappresentanti del sindacato hanno ribadito che «le dichiarazioni del capo di Stato Maggiore in merito alle ultime novità dell'inchiesta giudiziaria, restano le sue dichiarazioni». Dunque una nuova presa di distanze dal vertice dell'Aeronautica a pochi giorni dal comunicato diffuso per affermare che «dopo i provvedimenti decisi dal giudice Priore nei confronti di alti gradi dell'Aeronautica nelle quali si ravvisano talune gravi responsabilità, il Cocer intende salvaguardare la dignità morale e professionale del personale dell'aviazione militare, la cui immagine va tutelata e non è sotto accusa, che opera quotidianamente in difesa delle libere istituzioni».

L'avvocato di cinque militari chiede che l'indagine ricominci seguendo il nuovo codice

Ustica, inchiesta in pericolo

Il difensore degli ufficiali: le incriminazioni sono nulle

□ Interrogato il capo controllo di Ciampino, Massari. La sera del disastro chiamò l'ambasciata Usa temendo una collisione

di FIORENZA SARZANINI

L'inchiesta sulla strage di Ustica fa passi da gigante e subito arriva il clamoroso intoppo. L'avvocato Carlo Taormina, difensore di alcuni alti ufficiali dell'Aeronautica, ha contestato gli ultimi provvedimenti del magistrato e ha presentato un'eccezione di nullità. «Le notizie di reato - sostiene - sono state acquisite dopo l'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale e dunque non è possibile procedere seguendo il vecchio rito». Taormina ritiene che in qualità di giudice istruttore, Priore non possa accusare i militari di aver depistato le indagini sull'abbattimento del Dc 9 e per questo chiede che il fascicolo venga trasmesso al pubblico ministero che

deve compiere i suoi accertamenti seguendo le norme del codice Vassalli. La risposta del giudice non è ancora arrivata. L'istanza è stata trasmessa al pubblico ministero per il parere e intanto sono stati bloccati gli interrogatori. Il rischio è enorme. Taormina è deciso ad andare fino in fondo e la sua istanza potrebbe provocare uno sdoppiamento dell'indagine con conseguenze gravissime per la ricerca della verità. Gli accertamenti dovrebbero ricominciare dall'inizio e dopo undici anni i tempi continuerebbero ad allungarsi in maniera incalcolabile. Se l'eccezione di nullità venisse accolta, la trasmissione degli atti al pubblico ministero dovrebbe riguardare infatti tutti i tredici inquisiti e non soltanto i cinque alti ufficiali assistiti dall'avvocato Taormina.

Per il momento il giudice Priore continua ad indagare. Ieri sera ha interrogato fino a tardi Porfidio Massari, all'epoca della strage capo del controllo di Ciampino. È l'ufficiale che il 27 giugno 1980 contattò le autorità degli Stati Uniti dopo che nella sala radar era scattato l'allarme per la presenza di aerei militari americani nella zona del disastro. Si temeva una collisione in volo. Di questo i magistrati hanno già parlato la scorsa settimana con Antonio Trombetta che quella sera fu "richiamato" nella postazione romana. Dopo molte reticenze Trombetta ha ammesso: «È vero, sentii parlare della presenza di aerei americani sul cielo di Ustica e di una portaerei Usa direttamente dal capo controllo di Ciampino, Porfidio Massari, che poi chiese

informazioni più dettagliate all'ambasciata americana».

I magistrati continuano anche a cercare legami tra l'inchiesta di Ustica e la strage di Bologna del 2 agosto 1980. Per questo la scorsa settimana il giudice del capoluogo emiliano Grassi è venuto a Roma ed ha interrogato, insieme al collega Priore, l'onorevole democristiano Giuseppe Zamberletti e il giornalista Paolo Guzzanti. Entrambi hanno ipotizzato un collegamento tra i due fatti. Il primo in un'intervista rilasciata qualche tempo fa, il secondo nel suo libro "Cossiga, uomo solo". «Quella di Ustica - scrive Guzzanti - è la storia più schifosa di tutte: avendo saputo che gli americani stavano tendendo una trappola a Gheddafi, probabilmente avvertirono i libici del fatto che per Gheddafi era pronto un missile sul Mediterraneo, mentre era in volo verso Vienna. I libici cambiarono i piani di volo, Gheddafi non salì su quell'ac-

reo, e "accadde qualcosa" per cui un missile partì, un caccia libico finì schiantato sulla Sila, e un Dc 9 dell'Itavia con 81 persone a bordo fu abbattuto e si inabissò presso Ustica». Poi aggiunge: «Ma c'è di più. C'è la strage di Bologna. Una strage che poi fu depistata in tutte le direzioni possibili tranne che in quella che sembra essere giusta. Bologna fu "bombardata" con quell'ordigno del 2 agosto 1980, probabilmente per rappresaglia e intimidazione contro gli italiani spaghettoni, magliari e traditori...».

Perché Guzzanti collega con sicurezza le due stragi? «Ho spiegato ai giudici - risponde - che la mia ricostruzione era quella di un normale lettore di giornali. Al giudice Grassi che ritiene pazzesco questo modo perentorio di legare i vari fatti ho spiegato soltanto che ci troviamo davanti a tre episodi, Ustica, il Mig libico e la strage di Bologna, e a carte strafalse dei servizi che sono servite a coprire e a depistare».

Questa mattina in commissione Stragi il ministro della Difesa, Virginio Rognoni, dovrà comunicare le decisioni del governo riguardo ai tredici ufficiali dell'Aeronautica inquisiti. Mentre si fa concreto il rischio che l'inchiesta si sdoppi, a San Macuto si è già deciso che la prossima settimana inizierà la discussione della relazione su quella strage.

La notizia è stata data dal ministro della Difesa Rognoni alla commissione Stragi

«Non saremo parte civile»

Ustica, il governo non si schiera contro i generali

□ Zeno Tascio, unico alto ufficiale ancora in servizio fra gli inquisiti, non è stato sospeso. Duri commenti dei parlamentari

di FIORENZA SARZANINI

Il governo ha deciso di non schierarsi contro i militari dell'Aeronautica incriminati nel processo per la strage di Ustica. Nomina un suo difensore, ma per il momento non si costituirà parte civile contro i generali. Alle famiglie delle vittime che confidavano in una presa di posizione risponde che preferisce aspettare. Che cosa? È ciò che l'associazione dei familiari vuole chiedere al presidente del Consiglio, Giulio Andreotti. Hanno sollecitato un incontro. Vogliono insistere e ottenere «un impegno fattivo del governo nella vicenda». Ma almeno per ora le loro speranze sembrano destinate a rimanere deluse. «La decisione del governo - hanno commentato gli avvocati dell'associazione - ci stupisce e ci amareggia profon-

damente. Si è persa un'ottima occasione per dare al Paese un segnale chiaro e inequivocabile di voler andare sino in fondo nella ricerca della verità».

Il ministro della Difesa, Virginio Rognoni, non ha escluso che in futuro la decisione possa cambiare, ma per il momento ha detto chiaramente che non ci sarà alcuna costituzione di parte civile. Era stato convocato in commissione Stragi per comunicare la decisione di Palazzo Chigi e i provvedimenti presi contro i militari inquisiti. Le sue parole hanno gelato i commissari. «Zeno Tascio, l'unico generale ancora in servizio - ha detto - ha lasciato l'incarico di capo dell'ispettorato logistico ed è stato messo a disposizione del capo di Stato Maggiore, Stelio Nardini. Non ricorrono gli estremi per una sospensione cautelare dal servizio o per azioni disciplinari perché si è

ancora in presenza di un procedimento giudiziario aperto e non definitivo». Poi ha annunciato la costituzione di un gruppo di lavoro che all'interno dello Stato Maggiore si occuperà della vicenda.

L'uomo accusato di aver attentato all'attività del governo, depistando le indagini sulla strage di Ustica, resta dunque al vertice dell'Aeronautica. All'epoca dell'abbattimento del Dc 9, precipitato nel Tirreno con 81 persone a bordo, Zeno Tascio era il capo del Sios Aeronautica, il servizio d'informazioni. Fu lui a gestire dunque le indagini su quel disastro, così come fu lui ad occuparsi del Mig libico precipitato sulla Sila. Sarebbe stato proprio Tascio ad avvertire la Cia che un velivolo di Tripoli era caduto in Calabria e a chiedere se fossero interessati a vedere il relitto. E sempre lui avrebbe guidato la missione segreta in Sila di quattro esperti americani.

Rognoni ha usato anche la parola "congelamento", ma non ha soddisfatto la Commissione. «È un autentica beffa: un insulto al

Parlamento e a questa commissione che ha messo in risalto le responsabilità di questo generale», ha commentato il capogruppo del Pds, Francesco Macis. Durissimi anche i commenti sul comunicato che l'Aeronautica aveva diffuso dopo la notizia dei tredici provvedimenti firmati dal giudice per esprimere la propria solidarietà agli inquisiti. «L'Arma azzurra - ha sottolineato Sergio De Julio della Sinistra indipendente - si è posta come soggetto politico dando un'immagine che assolutamente non merita». Per il capogruppo della Dc Lucio Toth «è comprensibile la solidarietà ma quando si ri-

coprono alte cariche tutto deve essere commisurato: non si può esprimere solidarietà istituzionale a chi è inquisito». Toth ha anche espresso «perplexità sulla decisione riguardante il generale Tascio», mentre il suo collega di partito Pierferdinando Casini ha detto che «si tratta di un intervento cautelativo». Il presidente della Commissione Libero Gualtieri non ha potuto mascherare la sua delusione: «Spero che qualora emerga l'impossibilità di accertare la consistenza delle accuse il governo adotti altre decisioni». Per quel che riguarda Tascio, Gualtieri ha sottolineato che «c'è stata l'unanimità della commissione nel rico-

noscere che sarebbe stato più prudente un provvedimento cautelare che isolasse maggiormente il generale dai centri operativi dell'Aeronautica, soprattutto quelli che sono legati al processo».

Il pomeriggio di ieri Priore lo ha dedicato ad ascoltare due ufficiali che la sera del disastro erano in servizio nella postazione radar di Licola. Da lì fu segnalata la presenza di aerei militari americani in zona e i magistrati ora vogliono saperne di più. Tutti i documenti che riguardano quella postazione risultano distrutti. Un altro buco nero per un'indagine che si trascina da undici anni.

La strage del Dc9 Itavia I servizi segreti dell'Aeronautica si interessarono subito a Ustica

- La circostanza è stata sempre negata. I giudici l'hanno scoperta riascoltando le telefonate nel centro radar di Licola

di FIORENZA SARZANINI

I documenti sono scomparsi o risultano distrutti. Spariti i tracciati radar, l'elenco delle presenze. Di tutto quello che accadde nella postazione radar militare di Licola la sera della strage di Ustica restano soltanto le registrazioni delle telefonate. Ed è proprio ascoltando quei colloqui che i giudici hanno scoperto che il Sios, il servizio di informazione dell'Aeronautica, e lo Stato Maggiore si interessarono subito della vicenda. Una circostanza che è stata sempre negata. Entrambi hanno sempre detto di aver seguito la vicenda soltanto nei giorni successivi. Ma c'è di più: gli uomini in servizio in quella stazione si resero conto subito di uno strano traffico aereo intorno al Dc9 dell'Itavia. Anche questo emerge dalle conversazioni in cui si parla chiaramente di una «doppia traccia».

In questi undici anni i militari non ne hanno mai parlato. Anche venerdì sera, interrogato dai magistrati, il maresciallo Antonio Di Micco, ora in pensione, si è trincerato dietro i «non ricordo». Nel 1980 il suo incarico all'interno della stazione radar era quello di identificatore. Seguiva sui monitor le tracce degli aerei. Eppure quando scattò l'allarme sulla caduta del Dc9 e i soccorsi cominciarono la loro missione da Licola arrivarono indicazioni sbagliate che spostarono le ricerche dell'aereo di almeno 30 chilometri. L'ennesimo pasticcaccio in una storia di bugie e depistaggi che sembra non avere fine.

Perché il Sios o lo Stato Maggiore chiesero imme-

diatamente informazioni su quel velivolo civile? Cosa li aveva messi in allarme? L'inchiesta giudiziaria va avanti e la verità su quella strage appare sempre più inconfessabile. Pressato dalle domande Di Micco avrebbe ammesso che a Licola c'era una linea telefonica non collegata ai registratori. È lì che un ufficiale del vertice Aeronautica chiamò per saperne di più. Al maresciallo ora in pensione i magistrati hanno fatto ascoltare una registrazione in cui si parla di un colonnello che aveva telefonato per sapere cosa stava accadendo. Gli inquirenti sospettano che possa trattarsi addirittura di Zeno Tascio, l'ex capo del Sios ora imputato di attentato contro l'attività del governo e alto tradimento. L'uomo che in prima persona ha seguito in questi anni la vicenda Ustica e che i magistrati accusano di aver depistato le indagini. Ora Tascio è a disposizione del capo di Stato Maggiore Stelio Nardini. Il ministro della Difesa Rognoni ha spiegato in commissione Stragi che «non ricorrono gli estremi per una sospensione cautelare dal servizio o per azioni disciplinari perché si è ancora in presenza di un procedimento giudiziario aperto e non definitivo», ma ieri ha voluto ribadire che «il generale Tascio, capo dell'Ispettorato logistico dell'Aeronautica militare, operante nell'ambito dello Stato Maggiore, lascia questo comando e resta senza incarico alle dipendenze, e naturalmente non può essere che così, del capo di Stato Maggiore della sua forza armata».

Il clamoroso ritrovamento è stato confermato dagli avvocati di parte civile. Nuove perizie balistiche

Ustica, proiettili sul Dc9

È la prova di un attacco aereo sull'ala destra del velivolo precipitato

□ La scoperta sarebbe potuta avvenire anni fa, ma nessuno ne aveva cercato i segni sui primi rottami ripescati

di MASSIMO MARTINELLI

Ci sono quaranta pallini nell'ala destra del Dc 9 Itavia che cadde nel mare di Ustica il 27 maggio '80. Quaranta piccole sfere metalliche simili a quelle sparate dai fucili dei cacciatori. Oppure dai cannoncini a tiro rapido montati sui caccia intercettori. Oppure, ancora, identiche alle schegge delle testate esplosive dei missili aria-aria a frammentazione a distanza.

In ogni caso, qualunque sia la natura di quei pallini, è la prima volta che nella carcassa del Dc9 vengono ritrovati corpi estranei, riconducibili ad un'azione offensiva portata dall'esterno contro l'aereo di linea. Una novità, questa, che mette a tacere definitivamente le voci di coloro che per anni hanno parlato di bomba a bordo o addirittura di cedimento strutturale dell'aereo. E la cosa inquietante è che l'ala destra non è quella ripescata in fondo al Tirreno pochi mesi. In altre parole, la scoperta dei pallini poteva avvenire già diversi anni fa, solo che nessuno ha mai cercato le prove di un attacco aereo contro il Dc 9.

La notizia del clamoroso ritrovamento, che sarebbe avvenuto un paio di settimane fa, è stata messa nero su bianco ieri mattina, in occasione del conferimento di nuove perizie balistiche. Franco Di Maria, avvocato di parte civile, ha fatto mettere a verbale la seguente richiesta: «Rilevato che nel flap dell'ala destra del Dc9 sono state rinvenute sferette metalliche che potrebbero appartenere alla testa di guerra di un missile, chiede che le stesse siano sottoposte a perizia balistico-esplosivistica al fine di accertare se le stesse siano

state parti di un evento esplosivo e quali siano state, nell'ipotesi affermata, le cause dell'evento medesimo».

Osvaldo Fassari, anche lui avvocato di parte civile, ha chiesto e ottenuto di sottoporre tutta l'ala destra e anche altre parti del relitto ad una radiografia vera e propria, per cercare altri pallini o altri oggetti «esterni» alla struttura dell'aereo. Intanto, nove dei pallini ritrovati sono già stati affidati al collegio dei periti chimici per i primi esami. In particolare, gli esperti cercheranno di capire se intorno ai pallini ci sono tracce di «materiale cementante e lubrificante», caratteristico delle testate missilistiche a frammentazione a distanza.

Se la circostanza dovesse essere confermata, non ci sarebbero più dubbi: ad abbattere il Dc9 con 81 persone a bordo sarebbe stato un missile aria-aria con testa di guerra di tipo «continuous road». Un proiettile micidiale che non esplose a contatto con il bersaglio, ma pochi metri prima dell'impatto. In questo modo, il bersaglio stesso viene investito da una scarica di proiettili che investono una superficie molto maggiore di quella che sarebbe interessata da un singolo colpo, anche se più forte. I periti balistici dovranno inoltre indicare al magistrato quali missili aria-aria, all'epoca del disastro, avevano le caratteristiche di esplodere lanciando microsferette. Ieri mattina il giudice Priore ha inoltre disposto una perizia grafica su alcuni documenti sequestrati al Sismi, per accertarne l'autenticità. Una ulteriore perizia fonica sarà assegnata tra qualche settimana.

La tragedia di Ustica

Sul corpo di una vittima tracce di proiettili Sono gli stessi trovati nell'ala del Dc 9

di MASSIMO MARTINELLI

Proiettili nell'ala e proiettili nei corpi. Dodici anni dopo il disastro di Ustica si scopre che il Dc9 dell'Itavia fu crivellato di colpi. Due settimane fa i periti balistici hanno tirato fuori dal «flap» dell'ala destra decine di piccole sfere metalliche, identiche a quelle rilasciate dalla testa di guerra di un missile dopo l'esplosione a frammentazione.

Due giorni fa, invece, gli avvocati di parte civile hanno chiesto nuove perizie medico-legali sui corpi. Sembra infatti che anche i passeggeri furono colpiti da una micidiale scarica di pallini la sera del 27 maggio '80. La conferma sarebbe arrivata da un femore umano ripescato in fondo al Tirreno insieme ad altri poveri resti delle 81 vittime del disastro. E anche in questo caso, sarebbe la prima volta che negli atti giudiziari compaiono documenti su ferite riportate dai passeggeri causate da agenti esterni all'aereo. A riportare in superficie il femore e gli altri resti umani fu il minisommersibile della Winpol, la ditta inglese che si è occupata della seconda campagna di recupero, che si è conclusa pochi mesi fa. Su quel femore, già sottoposto ad una prima perizia necroscopica, è stato individuato un piccolo foro. Pochi millimetri di diametro, gli stessi dei pallini ritrovati nell'ala. Sulla perizia si legge che quel proiettile,

che deve essere penetrato con un'enorme forza, ha poi provocato una frattura che è stata definita «priva di farfalla». La nuova perizia disposta due giorni fa potrà fornire nuovi dettagli anche sul tipo di impatto subito dal femore.

Intanto, è già guerra tra periti per stabilire l'esatta natura delle sfere metalliche ritrovate nell'ala destra del Dc9. Secondo alcuni, i missili aria-aria dell'epoca a frammentazione a distanza, meglio conosciuti come missili «contiguous road», rilasciavano micidiali proiettili a forma di parallelepipedo o barretta, e non di sfera come quelli ritrovati. Altri esperti balistici, testi alla mano, affermano invece che i proiettili a barretta venivano rilasciati solo dal missile aria-aria «Sea Sparrow», che a quell'epoca era montato su alcuni caccia americani. Secondo questi ultimi periti, esistevano inoltre numerosi missili aria-aria che esplodono rilasciando microsfele. In ogni caso, gli avvocati di parte civile non escludono nessuna pista, nemmeno quella del proiettile arrivato dal canonicino di una nave oppure dalla mitragliatrice a tiro rapido di un caccia.

Per questo, gli avvocati di parte civile Franco De Maria e Osvaldo Fassari hanno chiesto che i proiettili finora recuperati siano sottoposti a perizia balistico-esplosivistica per accertarne l'esatta natura.

28/2/82

Le rivelazioni sul Dc9 di un maresciallo Nato di Bruxelles «Battaglia aerea nel cielo di Ustica»

I provvedimenti contro gli ufficiali e i generali dell'Aeronautica inquisiti per la strage di Ustica, sono validi. Lo ha stabilito il giudice Rosario Priore che ha respinto, dopo aver ricevuto il parere dei pubblici ministeri, l'istanza di nullità presentata dall'avvocato Carlo Taormina. «Le notizie di reato sono state acquisite dopo l'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale - aveva sostenuto il legale - e dunque il procedimento deve proseguire seguen-

do le nuove norme». Un'interpretazione respinta dai giudici inquirenti, ma la battaglia non sembra destinata a finire qui. Taormina aveva già annunciato che in caso di "bocciatura" avrebbe presentato ricorso alla Corte di Cassazione.

In attesa che la disputa sia risolta i giudici continuano a indagare. Qualche giorno fa hanno ascoltato come testimone un maresciallo che all'epoca della strage era in servizio allo Shape di Bruxelles, il quar-

tier generale della Nato. Il sottufficiale ha confermato che quella sera anche loro erano in allarme e poi ha fornito una ricostruzione del disastro che i giudici dovranno adesso verificare. «La tragedia - ha dichiarato il maresciallo - fu causata da una battaglia aerea tra due *Tomcat* americani e il Mig libico che poi precipitò sulla Sila. Il satellite Usa aveva rilevato il decollo di alcuni oggetti volanti dalla Libia e immediatamente fu ordinato che si alzassero in vo-

lo da una portaerei in navigazione nel Mediterraneo i due intercettori. Si avvicinarono al velivolo libico, comunicarono il suo *scramble*, il codice segreto, e poi ebbero l'ordine di abbattere l'aereo. È a questo punto - ha concluso il sottufficiale - che si verificò la tragedia. Un missile partì da uno dei velivoli impegnati nella battaglia aerea e per errore colpì il Dc 9». Questo racconta il maresciallo e poi aggiunge che quella sera un aereo atterrò a Marsala

Ustica/Secondo i periti di parte civile l'aereo non aveva carburante a sufficienza

«Il Mig abbattuto in Sila non veniva dalla Libia»

di FIORENZA SARZANINI

L'inchiesta sulla strage di Ustica torna a intrecciarsi con quella sul Mig libico. I periti di parte civile rilanciano e in una relazione consegnata al giudice Priore scrivono che il Mig 23 precipitato sulla Sila non può essere partito dalla Libia. * La consulenza, firmata dal professor Armando Iorno, identifica il velivolo in un "Mig 23 M/MF Flogger E", che con tre serbatoi supplementari ha un'autonomia di 1.610 miglia nautiche. Il velivolo ritrovato in Calabria non aveva serbatoi in più. Dunque non può essere arrivato da Benina, come afferma la versione ufficiale. La conferma che si trattasse di una bugia era comunque già arrivata al magistrato dalla fabbrica di Dresda in cui i Mig vengono costruiti. «Se quel Mig

□ Un'ipotesi è che in realtà il velivolo fosse proprio quello che i tracciati radar segnalano nella scia del Dc9

fosse partito da Benina – sostennero i responsabili della ditta – non potrebbe essere caduto sulla Sila. Sarebbe precipitato in mare a 200 chilometri dalla costa».

Secondo la versione ufficiale il Mig precipitò sulla Sila il 18 luglio 1980 e cioè ventuno giorni dopo l'abbattimento del Dc 9 Itavia con 81 persone a bordo. Ma questa "verità" non ha mai convinto gli inquirenti che continuano a cercare la prova di una presenza del velivolo sui cieli di Ustica il 27 giugno. Il sospetto è che il Mig 23 sia in

realtà l'aereo che segue il Dc 9 e che gli esperti di parte civile hanno identificato analizzando i tracciati radar di Ciampino. Che il Dc 9 si sia trovato quella sera in uno scenario di guerra sembra ormai accertato. Più difficile è scoprire la causa che provocò l'abbattimento.

I magistrati sono comunque convinti che proprio indagando a fondo sul Mig libico sia possibile arrivare alla verità. E a provarlo c'è anche l'interessamento su quel velivolo dimostrato subito dal generale Zeno Tascio, uno dei generali incriminati per attentato

□ Il generale Tascio, incriminato per alto tradimento, accompagnò sulla montagna gli esperti della Cia in missione segreta

all'attività del governo e alto tradimento. Fu proprio Tascio ad avvertire la Cia che sui monti della Sila era precipitato un Mig libico. E fu sempre lui ad accompagnare gli esperti americani in missione segreta in Calabria per permettere loro di esaminare il relitto. Molto importante gli inquirenti la danno anche al tempestivo interessamento alla vicenda del Dc 9 di Ustica da parte di Vincenzo Inzolia, all'epoca capitano dei carabinieri di Crotona che, nonostante la competenza fosse dei carabinieri di Ci-

rò Marina, fu mandato dal comandante della Legione Angelo Livi ad occuparsi dell'inchiesta sul Mig. Il militare ha già ricevuto una comunicazione giudiziaria per favoreggiamento e falsa testimonianza. Deve chiarire come mai la sera dell'abbattimento del Dc 9 fece chiamare da un militare dell'Acronautica la postazione radar di Martinafranca per avere notizie sull'incidente al Dc 9.

L'inchiesta procede e le polemiche continuano a segnare le varie fasi d'indagine. Alla protesta dei

legali dell'Itavia sulla scelta come consulente di parte dell'Acronautica del maggiore Salvatore Di Natale il giudice Priore ha risposto con una lunga ordinanza. Di Natale è uno degli uomini che ebbe subito in consegna i nastri di Marsala. L'Acronautica l'ha scelto come proprio esperto. Il giudice ha ammesso la sua consulenza ma si è riservato ogni valutazione sui risultati. «Non si venga a dire – scrive nella sua ordinanza – che in tale maniera si danneggiano i diritti della difesa, giacché a tale decisione si è costretti dalla grave scorrettezza costituita dalla nomina in qualità di consulente tecnico di persona che tanta parte ebbe nello sviluppo dei fatti per cui si procede, situazione che dovrebbe essere stata nota a chi nominò Di Natale».

no in zona satelliti di enti italiani e francesi; ma quella notte avevano eseguito fotografie in periodi precedenti e successivi alla mezz'ora in cui si consumò la tragedia della "Moby Prince". Fu chiesto inoltre di

te. Ma l'Italia non fa parte della Nato? «Non basta. A pochi chilometri da Livorno, in località Coltano, esiste un centro d'ascolto militare Usa, chiamato confidenzialmente l'«orecchio del

by» dal porto di Livorno fino al disastro. Anche questi nastri restano tabù per magistratura e commissione ministeriale.

Ieri quattro componenti la commissione sono venuti

usciti dal relitto annerito e arrugginito, hanno ostentato scetticismo. Nessun dubbio che in quella sala sia avvenuta un'esplosione, ma «ci sono perplessità sul fatto che si tratti di una bomba», ha dichiarato

pa, esperto di impiantistica navale, potrebbe essersi verificata a causa di una miscela di gas butano e propano, generata dall'incendio». Pronta, a distanza, la risposta del giudice De Franco: «Non abbiamo

risultati della perizia, il 26 febbraio. Si vede che hanno troppa fretta di chiudere». L'importanza decisiva della documentazione dei satelliti è ormai evidente.

Ustica/Secondo i periti di parte civile l'aereo non aveva carburante a sufficienza

«Il Mig abbattuto in Sila non veniva dalla Libia»

di FIORENZA SARZANINI

L'inchiesta sulla strage di Ustica torna a intrecciarsi con quella sul Mig libico. I periti di parte civile rilanciano e in una relazione consegnata al giudice Priore scrivono che il Mig 23 precipitato sulla Sila non può essere partito dalla Libia. * La consulenza, firmata dal professor Armando Iorno, identifica il velivolo in un "Mig 23 M/MF Flogger E", che con tre serbatoi supplementari ha un'autonomia di 1.610 miglia nautiche. Il velivolo ritrovato in Calabria non aveva serbatoi in più. Dunque non può essere arrivato da Benina, come afferma la versione ufficiale. La conferma che si trattasse di una bugia era comunque già arrivata al magistrato dalla fabbrica di Dresda in cui i Mig vengono costruiti. «Se quel Mig

□ Un'ipotesi è che in realtà il velivolo fosse proprio quello che i tracciati radar segnalano nella scia del Dc9

fosse partito da Benina - sostennero i responsabili della ditta - non potrebbe essere caduto sulla Sila. Sarebbe precipitato in mare a 200 chilometri dalla costa».

Secondo la versione ufficiale il Mig precipitò sulla Sila il 18 luglio 1980 e cioè ventuno giorni dopo l'abbattimento del Dc 9 Itavia con 81 persone a bordo. Ma questa "verità" non ha mai convinto gli inquirenti che continuano a cercare la prova di una presenza del velivolo sui cieli di Ustica il 27 giugno. Il sospetto è che il Mig 23 sia in

realtà l'aereo che segue il Dc 9 e che gli esperti di parte civile hanno identificato analizzando i tracciati radar di Ciampino. Che il Dc 9 si sia trovato quella sera in uno scenario di guerra sembra ormai accertato. Più difficile è scoprire la causa che provocò l'abbattimento.

I magistrati sono comunque convinti che proprio indagando a fondo sul Mig libico sia possibile arrivare alla verità. E a provarlo c'è anche l'interessamento su quel velivolo dimostrato subito dal generale Zeno Tascio, uno dei generali incriminati per attentato

□ Il generale Tascio, incriminato per alto tradimento, accompagnò sulla montagna gli esperti della Cia in missione segreta

all'attività del governo e alto tradimento. Fu proprio Tascio ad avvertire la Cia che sui monti della Sila era precipitato un Mig libico. E fu sempre lui ad accompagnare gli esperti americani in missione segreta in Calabria per permettere loro di esaminare il relitto. Molto importante gli inquirenti la danno anche al tempestivo interessamento alla vicenda del Dc 9 di Ustica da parte di Vincenzo Inzolia, all'epoca capitano dei carabinieri di Crotone che, nonostante la competenza fosse dei carabinieri di Ci-

rò Marina, fu mandato dal comandante della Legione Angelo Livi ad occuparsi dell'inchiesta sul Mig. Il militare ha già ricevuto una comunicazione giudiziaria per favoreggiamento e falsa testimonianza. Deve chiarire come mai 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.

L'inchiesta procede e le polemiche continuano a segnare le varie fasi d'indagine. Alla protesta dei

legali dell'Itavia sulla scelta come consulente di parte dell'Aeronautica del maggiore Salvatore Di Natale il giudice Priore ha risposto con una lunga ordinanza. Di Natale è uno degli uomini che ebbe subito in consegna i nastri di Marsala. L'Aeronautica l'ha scelto come proprio esperto. Il giudice ha ammesso la sua consulenza ma si è riservato ogni valutazione sui risultati. «Non si venga a dire - scrive nella sua ordinanza - che in tale maniera si danneggiano i diritti della difesa, giacché a tale decisione si è costretti dalla grave scorrettezza costituita dalla nomina in qualità di consulente tecnico di persona che tanta parte ebbe nello sviluppo dei fatti per cui si procede, situazione che dovrebbe essere stata nota a chi nominò Di Natale».

16/2/82

100

un'accurata scelta di tappeti antichi

una garanzia che vale nel tempo certificata

un prezzo senza confronti già scontato

...e in più da oggi:

“i soldi sotto il tappeto”

un modo nuovo di gestire in prima persona il valore di un tappeto.

Ustica, il giudice ha le prove

IL MESSAGGERO
VENERDI
17 GENNAIO 1992

I generali dell'Aeronautica sono formalmente incriminati

□ Fin dal primo momento si pensò ad un incidente con velivoli da guerra. Ma poi nessuno volle più ammettere la verità

Dalle registrazioni emerge che numerosi militari di turno a Ciampino tentarono di mettersi in contatto con le autorità Usa

di FIORENZA SARZANINI

Sono molto più che indizi gli elementi raccolti contro gli alti ufficiali dell'Aeronautica coinvolti nell'inchiesta sulla strage di Ustica. Nove delle tredici persone raggiunte dai provvedimenti firmati il 27 dicembre dal giudice istruttore Rosario Priore sono formalmente imputate. Tra loro ci sono tutti i generali. Zeno Tascio, responsabile del Sios (il servizio d'informazione dell'Aeronautica) all'epoca del disastro; Lamberto Bartolucci, capo di stato maggiore dell'Aeronautica all'epoca del disastro; Corrado Melillo, ex comandante del 3° reparto; Franco Ferri, ex sottocapo di stato maggiore, tutti accusati di attentato all'attività del governo e alto tradimento. Con loro, imputati a vario titolo di abuso di ufficio, falso ideologico e materiale, favoreggiamento e soppressione di atti anche Franco Pisano, capo di stato maggiore dell'Aeronautica fino a qualche mese fa e autore di una delle relazioni sul disastro; Domenico Zauli, ex comandante della 2ª Regione Aerea; Giovanni Cavatorta, anche lui generale; Giorgio Russo, capo dell'ufficio operativo Riv di Ciampino; il generale Gianluca Muzzarelli. Gli unici indiziati sono Federico Benincasa Mannucci, capo della stazione Sismi di Firenze; Ernesto Basile De Angelis, all'epoca capo dell'ufficio operativo di Licola; il tenente colonnello Adriano Piccioni; il tenente colonnello Claudio Coltelli.

I magistrati hanno dunque già elementi concreti per accusare questi ufficiali di aver depistato la ricerca della verità su quella strage che il 27 dicembre 1980 provocò la morte di

81 persone. Attentato all'attività del governo con l'aggravante dell'alto tradimento prevista dal codice militare di pace sono due reati gravissimi. Prevedono una pena non inferiore a dieci anni. Ma quali sono gli elementi che hanno convinto il giudice istruttore Priore e i pubblici ministeri Salvi e Roselli ad ipotizzare questa accusa contro i vertici dell'Aeronautica? Ufficialmente si sa che le ipotesi di reato derivano dalla mancata comunicazione della presenza di aerei americani in volo quella sera sulla zona del disastro. E dalla successiva attività dei militari che continuarono a depistare la ricerca della verità su quella strage. Ma le indiscrezioni assicurano che i magistrati hanno moltissimi altri elementi. Altre importanti novità.

Una arriva dalle trascrizioni delle telefonate tra il centro radar di Ciampino e le altre postazioni che continuano a fornire conferme sui contatti di quella sera tra italiani e americani. Contatti sempre negati che ora trovano invece riscontro. L'ultimo è delle 22,39. Un militare di Ciampino alza la cornetta e mentre compone il numero parla con un collega.

«Chiamo l'ambasciata americana perché secondo me l'ipotesi più probabile è quella di una collisione con uno dei loro aerei...». Subito dopo chiede dell'interno 550. «Abbiamo avuto un problema con un aereo e dovremmo parlare con qualcuno. Ha un altro numero? Vede se l'aereo è caduto ci sarebbero 81 persone morte, quindi penso sia abbastanza importante chiamare qualcuno». Mentre attende risposta ricomincia a parlare con i colleghi. «C'era un'esercitazione in giro?... Ameri-

cana?». Dall'ambasciata nessuno risponde e dopo si decide di chiamare Sigonella.

Dunque si pensò subito alla possibilità che il Dc 9 dell'Itavia si fosse trovato sulla rotta di altri aerei. Che fosse entrato addirittura in collisione con un altro velivolo. E si decise immediatamente di contattare gli americani. Lo fecero i militari in carica all'epoca ma per undici anni non lo hanno mai detto. Anzi, lo hanno sempre negato. Così come lo hanno negato i generali. Di questo li accusa ora Priore. E per questo ha chiesto al governo di costituirsi parte civile. Lo hanno fatto anche i familiari delle vittime e i loro avvocati ma la risposta non è ancora arrivata.

A ventiquattr'ore dalla bufera che ha investito i vertici dell'Arma azzurra con le tredici comunicazioni giudiziarie notificate dal giudice a generali e ufficiali, la Presidenza del

Consiglio non ha ancora deciso se costituirsi parte civile nell'inchiesta sulla strage di Ustica. L'ipotesi più probabile è che chiedi il parere al Consiglio di Stato, massimo organo di consulenza giuridica di Palazzo Chigi. Il sottosegretario Nino Cristofori ha spiegato però che «una proposta in tal senso deve nascere dal ministero degli Affari Istituzionali».

«Quindi decideremo - ha aggiunto - nel momento in cui questa eventuale ipotesi venisse avanzata dal ministero competente». Intanto i giudici preparano il calendario degli interrogatori. Dovrebbero cominciare alla fine del mese ma hanno già ricevuto richieste di presentazioni spontanee. Molti degli inquisiti sembrano adesso impazienti di incontrare gli inquirenti. Bisognerà però aspettare per sapere se sono impazienti anche di raccontare ciò che sanno.

Il presidente della commissione Stragi ha consegnato la sua relazione sul disastro del Dc9

Ustica, l'atto d'accusa di Gualtieri

Il maggiore responsabile per i ritardi nelle indagini è l'Aeronautica

- Critiche anche ai giudici per le omissioni e al governo per aver acquisito passivamente le verità fornite dalle autorità militari

di FIORENZA SARZANINI

«Il vertice dell'Aeronautica ha fatto di tutto per diventare l'ottantaduesima vittima della strage di Ustica». È questa la conclusione del presidente della commissione Stragi, il repubblicano Libero Gualtieri, su quella tragedia che il 27 giugno 1980 provocò 81 morti. Una relazione di 67 pagine divise in otto capitoli che mette di nuovo sotto accusa militari, giudici e politici. Mentre a San Macuto si infiamma la polemica tra maggioranza e opposizioni su quanto può e deve fare la commissione, il presidente decide comunque di mettere nero su bianco le sue conclusioni. Quale valore potrà avere questa relazione? La maggioranza farà mancare il numero legale anche alla prossima riunione fissata per mercoledì?

Gualtieri non risparmia nessuno. Accusa i giudici di «lentezze e omissioni». Punta il dito contro l'Aeronautica affermando che

«il suo ruolo è sempre stato quello di accreditare ipotesi diverse da quelle prospettate dalle diverse perizie giudiziarie». Addebita ai politici una «manca vigilanza» e al governo di aver «acquisito passivamente gli elementi forniti dalle autorità militari». «Innocenza non c'è stata - aggiunge - le vicende di Ustica e del Mig non potevano essere affrontate in modo peggiore. Le conclusioni sono nei fatti». Proprio a proposito del Mig libico precipitato ufficialmente sulla Sila il 18 luglio 1980 Gualtieri parla di «depistaggi» ma non se la sente di affermare che le due vicende siano collegate. Sottolinea però che «non è concepibile che per conoscere le cause e la data del decesso del pilota ci si sia affidati a due medici, Zurlo e Rondanelli, di dubbia competenza specifica e di indubbia leggerezza professionale».

La sua è la cronistoria di questi lunghissimi undici anni e chiusa da considerazioni che ricalcano per la maggior parte quelle contenute nella relazione depositata sei mesi fa. Anche allora Gualtieri puntò il dito contro giudici, militari e politici. Anche allora affermò che «l'Aeronautica ha sempre cercato di bilanciare e neutralizzare l'i-

potesi prevalente sulla causa del disastro». Ora aggiunge: «L'Aeronautica ha sempre saputo che l'inchiesta su Ustica è rimasta aperta dalla sciagura a oggi e pertanto aveva il dovere di preservare tutti gli elementi di prova e di documentazione, ovunque fossero depositati, e di metterli a disposizione del magistrato. La massiccia distruzione di prove di ogni tipo ha costituito da parte dell'Aeronautica un comportamento inammissibile al limite della censura penale». Gualtieri non parla mai di missile ma sottolinea come sin dall'inizio, e cioè quando ancora si parlava di cedimento strutturale dell'aereo Itavia, il colonnello Lippolis avesse prospettato l'ipotesi di «un'esplosione».

Mentre l'indipendente di sinistra, De Julio, parla di «conclusioni molto scarse» e il piduista Macis afferma che si aspettava «conclusioni più precise sulle responsabilità politiche», il missino Maccarati sottolinea come «il documento Gualtieri esprima soltanto l'opinione personale del presidente». Ma cosa succederà adesso? Il senatore Granelli chiede al suo partito, la Dc, che con il Psi nella scorsa riunione aveva fatto mancare il numero legale, «di non venir meno ai doveri istituzionali e assumere decisioni responsabili e limpide per evitare speculazioni e basse utilizzazioni elettorali».

Si indaga sulla morte di sei «testimoni» forse utili all'inchiesta

Dopo Ustica, troppi incidenti strani

Sei morti sospette. L'inchiesta sulla strage di Ustica punta direttamente alla base militare di Poggio Ballone, a Grosseto. Nei giorni scorsi il giudice Priore è tornato nella cittadina toscana per raccogliere nuove testimonianze, nuovi particolari su cosa accadde la sera del 27 giugno 1980 in quella base radar. Nel suo fascicolo ci sono i nomi di sei persone che potrebbero aver saputo cosa provocò l'abbattimento del Dc9 Itavia con 81 persone a bordo. Tutte e sei sono ormai morte. I primi due sono Ivo Nutarelli e Mario Naldini, piloti delle Frece Tricolori scomparsi a Ramstein il 28 agosto 1988. La sera della strage di Ustica si alzarono in volo a bordo di un F104. Nel registro di Poggio Ballone il loro aereo risulta atterrato alle 20,40 ma ancora non è stato possibile stabilire se si tratti di ora locale. Se il tempo fosse registrato in "ora zulu" i due piloti sarebbero atterrati

infatti alle 22,40 e cioè un'ora e quaranta minuti dopo l'abbattimento del Dc9. Il magistrato vuole scoprire se possano aver visto cosa accadde nei cieli o se abbiano addirittura avuto un ruolo in quella tragedia. Le loro mogli hanno detto al giudice di non sapere nulla. Ma una delle due ha ricordato che il marito tornò a casa dopo che la televisione aveva dato la notizia di un aereo scomparso. E dunque dopo le 22,30.

Gli altri due nomi dell'elenco sono quelli di Maurizio Gari e Alberto Mario Dettori. La sera della tragedia Gari era il responsabile della sala radar di Poggio Ballone, Dettori era l'identificatore di volo. Il primo è stato stroncato da un infarto a 32 anni. Il secondo è stato trovato impiccato ad un albero il 30 marzo 1987. Il 28 giugno 1980 aveva confidato alla moglie e alla cognata che

la sera prima «era successo un caso». Per poco non scoppiava la guerra». L'elenco di Priore continua con Giorgio Teoldi, all'epoca comandante dell'aeroporto militare di Grosseto. È scomparso l'8 agosto 1980. La sua auto si è schiantata sulla via Aurelia. E ancora, Giovanni Finetti, sindaco di Grosseto. Nel 1984, dopo aver raccolto le confidenze di alcuni militari della Vigilanza aeronautica militare aveva detto in giro che aveva intenzione di rivolgersi alla magistratura. Non ne ha avuto il tempo. Anche lui è morto, in un incidente stradale. Una persona che gli era molto vicino ha detto che Finetti «parlava spesso di Ustica e diceva che c'era qualcosa di strano sul comandante dell'aeroporto». Gli inquirenti che indagano sull'abbattimento del Dc9 vogliono ora scoprire se possa esserci un legame tra queste morti.

Stelio Nardini si sfoga

Il comandante dell'Aeronautica: «Su Ustica ci fu detto di tacere»

di MAURIZIO MODUGNO

E' stato quasi un grido di dolore, pronunciato con pacata fermezza da un uomo che, per carattere, non ama i toni enfatici. «Sulla tragedia di Ustica sappiamo di essere innocenti, ma è molto difficile per un innocente spiegare le proprie ragioni. Solo il colpevole si premunisce preparando una tesi difensiva e noi invece non l'abbiamo fatto. Forse per ingenuità, ma abbiamo fiducia nella magistratura e siamo certi che, prima o poi, la verità verrà a galla». Dopo un lungo silenzio il capo di stato maggiore dell'Aeronautica, generale Stelio Nardini, ha parlato ieri ricevendo una rappresentanza dell'Unione giornalisti aerospaziali.

«Non corriamo appresso a quello che scrivono i giornali perché sarebbe inutile. Quando ti mettono sopra una graticola, qualsiasi cosa dici viene interpretata in modo distorto. Dopo la relazione Blasi volevamo portare le nostre valutazioni alla magistratura e alla commissione Stragi, ma l'allora ministro della Difesa Martinazzoli ci consigliò di non farlo perché "non eravamo parti in causa". E' stato lo stesso ministro - ha aggiunto Nardini - a dire di noi: se reagiscono vengono censurati e se tacciono allora si insinua che siano portatori di imbarazzanti silenzi».

Senza mai accalorarsi ha proseguito: «Per quanto riguarda Ustica rispondiamo al nostro ministro, al Parlamento e alla giustizia. Abbiamo costituito un apposito centro per rispondere a tutte le richie-

ste che ci pervengono, documentali o altro. E vi posso assicurare che lavora molto». Ma cosa pensa il capo di stato maggiore delle conclusioni del rapporto Gualtieri, che mette pesantemente sotto accusa l'Aeronautica e molti suoi alti esponenti? «Non mi posso pronunciare perché ancora non l'ho letto. So quello che hanno scritto i giornali. Solo quando ne conoscerò il contenuto potrò esprimere un giudizio».

«Comunque sono convinto che i membri della commissione Stragi siano in buona fede. Nel luglio del '91 alcuni di loro sono venuti da noi per prendere visione dello scenario del cielo di Ustica al momento della tragedia, così come ricavato dai nostri computer. Abbiamo offerto tutta la collaborazione possibile, mettendo a disposizione tutti i dati di cui eravamo in possesso. Se poi non vogliono crederci allora...» s'interrompe Nardini, allargando le braccia con un gesto d'impotenza. Poi conclude: «Ripeto ancora una volta: non so perché quel velivolo è caduto e non sono in grado di avanzare ipotesi, né in pubblico, né in privato».

Sul nuovo modello di difesa il capo di stato maggiore dell'Aeronautica si è pronunciato positivamente: «Ritengo che la commissione che l'ha redatto abbia fatto un buon lavoro. Ci restringeremo su poche basi, razionalizzeremo la logistica e andremo avanti con quello che ci daranno. Siamo già indirizzati da tempo su questa strada».

Ustica, la ballata dei fascicoli

Trovati documenti fuori dell'armadio blindato: chi li ha fotocopiati?

di FIORENZA SARZANINI

Sale la tensione nel bunker romano di piazza Adriana e l'inchiesta sulla strage di Ustica si arricchisce di un nuovo giallo. Dopo i furti nelle macchine di carabinieri e poliziotti, dopo le visite negli appartamenti di un avvocato dell'Itavia e di un perito, ora si passa ai fascicoli del magistrato. La donna delle pulizie ne ha trovato uno sotto una cassettera. Doveva essere custodito nell'armadio blindato ma qualcuno è riuscito a prenderlo e poi lo ha nascosto, forse in attesa del momento migliore per farlo tornare a posto. È quello che contiene tutte le carte riguardanti il generale Zeno Tascio, responsabile del Sios Aeronautica all'epoca del disastro e ora imputato di attentato contro l'attività del governo aggravato dall'alto tradimento. Tra le carte c'è anche la lettera che Tascio mandò al giudice Santacroce diffidandolo dall'accreditare la tesi del missile.

A piazza Adriana sono convinti: «Chi è riuscito a mettere le mani su quelle carte ha fatto anche in tempo a fotocopiarle». Ma chi? Questo è soltanto l'ultimo di una serie di strani furti. Strani episodi che per la qualità e la quantità dei bersagli colpiti fanno sospettare un orchestrazione. Il primo risale al 20 gennaio scorso quando il giudice bolognese Leonardo Grassi, in trasferta a Roma per un incontro con Priore, subisce un furto all'interno della sua automobile parcheggiata vicino al Colosseo. In pochi giorni l'elenco si arricchisce di carabinieri e poliziotti che collaborano con i magistrati nella ricerca delle verità su quella strage che il 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone. I loro nomi sono gelosamente celati ma c'è evidentemente chi li conosce bene. Qualcuno che va a colpo sicuro. Si parla di intimidazioni ma la Digos si

mette subito al lavoro e il sospetto che si tratti di qualcosa di più fa presto a concretizzarsi. I magistrati non nascondono la propria preoccupazione, ma anche la convinzione che ci siano proprio i risultati dell'inchiesta sullo sfondo di queste misteriose incursioni.

Ora un nuovo episodio, certamente più grave dei precedenti. Chi ha agito è riuscito a entrare in azione nella roccaforte di piazza Adriana. Beffando i sistemi di sicurezza e la vigilanza è arrivato sino all'armadio blindato. Ha preso un fascicolo e forse ne ha esaminati altri. Poi lo ha nascosto e probabilmente non ha fatto in tempo a rimetterlo nell'armadio. Attendeva il momento buono ma la donna delle pulizie casualmente lo ha anticipato. Chi ha agito ha certamente libero accesso a quelle stanze, ma gli inquirenti tendono ad escludere che possa trattarsi di un diretto collaboratore dei magistrati. Pensano piuttosto a qualcuno che lavora in quegli uffici ma che non si occupa in prima persona dell'inchiesta su Ustica. Dell'indagine si stanno occupando i magistrati della procura circondariale ma non è escluso che entro pochi giorni possano trasmettere gli atti ai colleghi della procura della Repubblica.

L'indagine su Ustica comunque procede. Appena la Cassazione avrà deciso sulla validità dei provvedimenti firmati contro gli ufficiali dell'Aeronautica cominceranno gli interrogatori degli imputati. Tutti accusati di reati gravissimi. Tutti accusati di aver ostacolato la ricerca della verità su quella strage. Una verità che a dodici anni di distanza appare ancora lontana. L'inchiesta sembra fare passi avanti ma ancora non decisivi per capire chi provocò l'abbattimento del Dc 9 dell'Itavia.

Il maresciallo Dettori nel 1987 fu trovato impiccato ad un albero

Ustica, il giudice esamina il diario di un militare

Un'agenda. Un piccolo diario su cui il maresciallo Alberto Mario Dettori annotava i suoi appunti. La moglie l'ha trovata in casa e l'ha consegnata al giudice Priore. Si parlerebbe di missili, di Difesa Aerea. La sera del disastro di Ustica, Dettori era in servizio al radar di Poggio Ballone. Aveva le funzioni di identificatore di volo. È stato trovato impiccato ad un albero il 30 marzo 1987. Il 28 giugno 1980 aveva confidato alla moglie e alla cognata che la sera prima «era successo un casino. Per poco - disse - non scoppiava la guerra». Di Dettori parla in questi giorni anche Mario Ciancarella, all'epoca ufficiale a Pisa e ora titolare di una libreria in Toscana. «Duc o tre giorni dopo il

□ All'epoca della strage lavorava al radar di Poggio Ballone. Alla moglie confidò: «Per poco non scoppiava la guerra». «A me disse che eravamo stati noi a buttar giù l'aereo», riferisce un ex ufficiale

disastro - racconta - il maresciallo mi chiamò a casa e mi disse che eravamo stati noi a buttar giù l'aereo. Aggiunse che aveva paura e che non poteva più parlare».

Ciancarella sostiene che Dettori lo chiamò anche dopo l'abbattimento del Mig libico. «Mi disse che era una puttanata ma non volle darmi altri particolari sul 27 giugno. Mi diede tre riferimenti invitandomi a guardare gli orari degli atterraggi, i missili a guida radar e a testata in-

te». Sull'attendibilità di queste dichiarazioni sta lavorando adesso il giudice Priore. Ha già ascoltato Ciancarella e lo interrogherà di nuovo nei prossimi giorni. Probabilmente dopo aver esaminato il contenuto dell'agenda di Mario Dettori. Vuole scoprire in particolare come mai i due si conoscessero e se è credibile che Dettori abbia pensato di telefonargli per parlargli delle sue preoccupazioni.

Della strage di Ustica è tornato a parlare ieri il ca-

po di Stato maggiore dell'Aeronautica Stelio Nardini che si è detto «amareggiato» per la relazione conclusiva della commissione Stragi. «Oggi - ha detto - non ci sentiamo sotto accusa, ma soltanto amareggiati e bisognerebbe avere delle facce di bronzo per poter assistere ad una cerimonia, vedere tanti ragazzi sentimentalmente legati a certi valori e non sentire tutto il peso del sospetto. L'Aeronautica ha dato un grosso contributo alle indagini. Rite-

nevamo di poterne dare anche altri alla commissione Stragi, ma probabilmente c'era bisogno di maggior tempo e la legislatura era alla sua scadenza. Noi ci sentiamo parte di questa grande tragedia che ci colpisce, che ha colpito il paese, i familiari delle 81 vittime, però riteniamo anche che in uno stato di diritto la verità verrà sempre fuori. Continuiamo perciò ad avere grandissima fiducia in quel magistrato che ha disposto un'altra ricognizione in fondo al mare non era stato completo. Ora - ha concluso - bisogna lasciare lavorare gli inquirenti nella giusta direzione intrapresa anche con l'ausilio di periti stranieri.

F. Sar.

Esce in videocassetta «Il muro di gomma» di Marco Risi

Ustica, un film per non dimenticare

di GIANCARLO RICCIO

«Ma che cosa si può dire ancora? Soprattutto una parola, dopo dodici anni di attesa della verità: vergogna». Marco Risi esprime con pacatezza tutto il proprio sdegno a proposito della vicenda di Ustica, di quel maledetto 27 giugno 1980, quando un Dc9 dell'Itavia scomparve improvvisamente dai radar. I resti del velivolo, che trasportava 81 persone, furono ritrovati nelle acque del Tirreno. L'aereo era esploso in volo? Era stato colpito da un missile, come in molti sostengono? E perché - soprattutto - dopo tanto tempo, ancora non si conosce la verità? Alla tragedia di Ustica Marco Risi ha dedicato *Muro di gomma*, un film che ha diretto due anni fa. Alla sceneggiatura, scritta da Sandro Petraglia e Stefano Rulli (gli autori della *Piovra* te-

□ In coda alla pellicola, un'intervista al co-sceneggiatore Andrea Purgatori. La tragedia dell'aereo, il 27 giugno di dodici anni

levisiva) ha attivamente collaborato Andrea Purgatori, giornalista del *Corriere della Sera*. La colonna sonora del film è di Francesco De Gregori.

Il muro di gomma viene presentato in questi giorni dalla Panarecord della Rcs Video in videocassetta. Fino al prossimo autunno sarà possibile solo noleggiarla. Poi, da ottobre, si potrà anche acquistare. In coda al film c'è una lunga intervista di Giancarlo Mazzini proprio al co-sceneggiatore Andrea Purgatori. Dice Purgatori in questa intervista: «C'è una speranza e c'è anche una

data. Il 31 ottobre di quest'anno l'inchiesta deve essere chiusa. In quella data sapremo che cosa dirà il giudice per l'accertamento delle responsabilità. Parallelamente i tecnici lavorano per spiegarci strutturalmente che cosa è accaduto. L'aereo è stato recuperato quasi per intero ed è a loro disposizione in un hangar. Poi - dice ancora Purgatori - ci sono degli imputati, e imputati di gravissimi reati che facevano riferimento ai quadri di comando delle Forze Armate nel 1980. Credo che se i magistrati li hanno accusati di reati così pe-

santi, devono avere nei cassetti prove che sono più che convincenti per arrivare finalmente alla verità».

La videocassetta di *Il muro di gomma* propone dunque un aggiornamento sulla reale situazione della strage di Ustica. E sarà anche possibile, dopo l'estate, inserire elementi nuovi a livello di inchiesta giornalistica legata alle indagini della magistratura sul fatto. Nel frattempo, il 27 di questo mese, l'Associazione dei familiari delle vittime del Dc9 di Ustica promuoverà un'iniziativa, a Bologna, per fare il punto sulle indagini. «Dobbiamo essere bravi come la controparte dice amaramente Daria Bonfietti, presidente dell'associazione e che ha perso il fratello su quell'aereo-altrimenti la verità non verrà mai fuori».

Recuperati tutti i pezzi del Dc9, tutte le parti dove la bomba poteva essere collocata appaiono integre

Ustica, l'aereo ricostruito fa rinascere l'ipotesi della collisione

Tre ipotesi per una strage senza colpevoli. Tre strade ancora aperte per trovare la verità sul disastro di Ustica. Dodici anni di indagini, 81 morti e tanti scenari ancora da esaminare. Ma uno solo che domina su tutti. Quello di un'azione di guerra. Cosa provocò l'abbattimento del Dc 9 dell'Itavia? Un missile? Una bomba? Una collisione? È questa l'ultima ipotesi che si fa strada più delle altre. Perde invece consistenza quella della bomba. Il Dc 9 dell'Itavia è stata ricostruito nell'hangar militare di Pratica di Mare. Il recupero dei pezzi in fondo al Tirreno è terminato e i periti hanno già rimontato l'aereo. Tutte le parti in cui la bomba poteva essere collocata appaiono integre. Il bagagliaio posteriore, i bagni: non c'è traccia di esplosione, i rottami sono quasi intatti. Anche l'ipotesi del missile sembra perdere lentamente consistenza. I periti non

□ Nel bagagliaio posteriore e nei bagni non c'è traccia di esplosione, i rottami sono quasi intatti. Anche l'idea del missile sembra perdere lentamente consistenza

hanno trovato tracce evidenti di un'esplosione provocata da una testa di guerra. Si trovano però di fronte alla necessità di spiegare la presenza di esplosivo T4 e Tnt già rilevata dai periti nominati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli.

Giovanni Picardi, uno dei superesperti scelti dal giudice Priore, si sta dedicando a quei tre plot che nei tracciati radar appaiono accanto al Dc 9. E sarebbe già pronto a mettere nero su bianco che si tratta della traccia di un velivolo che si affianca al Dc 9 dell'Itavia. «C'è soltanto una possibilità su un milione - avrebbe spiegato - che possa trattarsi di un falso». È questo il passo fonda-

mentale per delineare quello scenario di guerra più volte ipotizzato in questi lunghissimi dodici anni. Quella battaglia aerea in cui il Dc 9 dell'Itavia si sarebbe trovato per caso e in cui avrebbe avuto la peggio. Colpito certamente per errore, ma da cosa?

L'ipotesi più probabile allo stato attuale delle indagini appare quella di frammenti di altri velivoli che avrebbero colpito l'aereo provocandone poi l'abbattimento. Ma i periti sono ancora in disaccordo, tutto appare ancora molto confuso. Nei giorni scorsi gli esperti sono tornati a Pratica di Mare. Hanno esaminato ancora i rotta-

mi. Torneranno nei prossimi giorni. E con loro ci sarà anche il giudice Rosario Priore. Due giorni fa il magistrato ha interrogato i tenenti colonnello Adriano Piccioni e Claudio Coltelli, due dei militari che hanno ricevuto un avviso di garanzia per abuso di ufficio, falso ideologico e materiale, favoreggiamento e soppressione di atti. A loro ha chiesto notizie su quel "working group" istituito presso l'ambasciata degli Stati Uniti che doveva occuparsi della tragedia di Ustica e «accertare la presenza di aerei americani in volo» la sera della tragedia. Il magistrato vuole scoprire quali ufficiali italiani contattarono quella cellula d'emergen-

za.

Coltelli e Piccioni avrebbero negato di aver parlato quella sera con gli americani. E avrebbero passato la palla ai vertici dell'Aeronautica spiegando: «Tutte le decisioni passavano sopra le nostre teste». Fu dunque Zeno Tascio, all'epoca responsabile del Sios, il servizio segreto dell'Aeronautica a tenere i contatti. Il professor Carlo Taormina, che difende i due tenenti colonnello, ha ieri diffuso un comunicato in cui «stigmatizza l'ennesima violazione del segreto istruttorio e ribadisce la correttezza processuale dei due ufficiali che si sono limitati a negare qualsiasi tipo di re-

□ Secondo le ultime indagini i frammenti di altri velivoli potrebbero aver colpito l'aereo provocandone poi l'abbattimento. Ma i periti sono ancora in disaccordo

sponsabilità». Ora è probabile che Priore decida di ascoltare nuovamente Zeno Tascio, imputato per attentato all'attività del governo e alto tradimento.

Qualche giorno fa il generale avrebbe ricevuto nel suo appartamento una strana "visita". Persone ancora ignote avrebbero rovistato tra la sua roba probabilmente alla ricerca di documenti. Particolare strano: il generale Tascio abita in un alloggio del nuovo palazzo dell'Aeronautica a Castro Pretorio. Una sede superblindata e dunque superprotetta. Secondo particolare strano: Zeno Tascio non avrebbe ancora denunciato il furto. Si tratta dell'ennesima vi-

sita misteriosa già subita da altri protagonisti dell'inchiesta di Ustica? Nei mesi scorsi gli episodi strani furono numerosi. Molti periti e anche qualche ufficiale che lavora in stretto contatto con il giudice Priore ricevettero la visita di ignoti ladri. Lo stesso giudice fu costretto ad ammettere che nel suo ufficio erano stati spostati dei fascicoli, nascosti poi sotto un armadio.

Si pensò subito ad azioni intimidatorie. Tentativi per bloccare l'inchiesta. Il magistrato puntò soprattutto sulla gravità degli episodi che avevano colpito anche ufficiali dei carabinieri e della polizia impegnati da anni in questa indagine, ma la cui identità è sempre rimasta riservata. La procura di Roma decise anche di avviare un'inchiesta. L'ennesimo capitolo oscuro di una vicenda che sembra ancora lontana dalla verità.

F.Sor.

IL MESSAGGERO
GIOVEDÌ
24 SETTEMBRE 1992

Clamoroze novità nelle trascrizioni di conversazioni registrate a Grosseto e consegnate ai magistrati

Duello aereo nei cieli di Ustica

C'era un caccia militare dietro il Dc 9 abbattuto dodici anni fa

di FIORENZA SARZANINI

Conversazioni, spezzoni di frasi. E nuove, inquietanti ipotesi. Conferme a quello scenario di guerra da sempre ipotizzato nella ricerca della verità sulla strage di Ustica. Un disegno che vede il Dc 9 dell'Itavia seguito da un caccia militare, probabilmente un Phantom. Un velivolo che potrebbe essere esploso insieme all'aereo italiano. Un duello aereo. Ne parlano tre persone. Le loro voci restano incise su un nastro sequestrato a Ciampino. Le persone sono a Grosseto, probabilmente nella base radar di Poggio Ballone. Uno si chiama Mario, gli altri vengono identificati con "X" e "XI". I periti nominati dal giudice Rosario Priore hanno trascritto la loro conversazione. E dodici anni dopo quel disastro che provocò la morte di 81 persone da quelle voci arriva un altro determinante tassello per delineare i protagonisti di un'azione bellica compiuta la sera del 27 giugno 1980 nel cielo sopra Ustica.

I magistrati danno molta importanza a queste conversazioni. Da più di un mese cercano di individuare gli interlocutori. Sospettano che Mario possa essere il maresciallo Dettori, che la sera del disastro era in servizio a Poggio Ballone e aveva il compito di identificare i velivoli che solcavano lo spazio aereo. Mario Dettori è morto il 30 marzo 1987. Lo hanno trovato impiccato ad un albero. La mattina dopo la strage di Ustica confidò alla moglie e alla cognata: «Ieri è successo un casino. Per poco non scoppia la guerra». Il suo nome fu cancellato dai registri di presenza.

Nelle conversazioni consegnate al giudice si parla del Phantom e si parla di altri aerei che all'epoca erano in dotazione all'Italia, agli Stati Uniti e alla Nato. La conversazione trascritta dai periti è clamorosa. E si svolge appena un'ora dopo la scomparsa dagli schermi

□ Tre uomini parlano di un Phantom, di altri velivoli e di una portaerei che potrebbe essere la Saratoga degli Usa □ I magistrati danno molta importanza a questi colloqui che potrebbero portare a una svolta nelle indagini sul disastro

radar del Dc 9 Itavia.

Mario Non sapete niente voi, quando sono ritornato che, quando un... è scoppiato in volo

XI e quello è un Phantom

X l'aeroporto militare che si ferma a una verifica, ma quanti, quanti

Mario ma ora è andato..., questo è un altro discorso

XI il timore che è partito, sono d'accordo che... voi l'avete visto stavate lì...

Mario l'ha visto l'Aeronautica

XI già che poi... da un aeroporto militare è partito eh... dobbiamo anche escludere la veridicità...

XI mi ricordo quando si facevano 'ste indagini... quelli poi so' americani...

Pochi istanti dopo.

Mario È un Phantom

X non potrà mai andarci appresso all'F15, all'F16 c'ha un'altra struttura, poi è anche un Phantom, vola pure... però fino a pochi mesi fa

Mario dove sta il Phantom lo vedevi tu?

X c'era un Phantom lo vedevo il solamente c'era...

XI però c'era pure il Phantom

Mario no, si poteva cercare

X beh, non cambia niente

XI c'ha gli indicatori che scompaiono

L F15 di cui si parla potrebbe essere uno dei due aerei che si alzò in volo da Poggio Ballone subito dopo il disastro. Ma il passaggio fondamentale è quello registrato pochi secondi dopo. Gli uomini parlano di una portaerei, probabile base di appoggio del caccia militare.

Mario Qui il discorso è... dove sta la portaerei. Infatti dicono che la portaerei non ce l'hanno trovata

XI ma infatti, ma dove vivono, chissà che fine ha fatto

Poco prima XI aveva affermato che l'aereo «è partito da Napoli per Napoli». La portaerei di cui parlano potrebbe essere allora la Saratoga, che quella sera risulta essere ancorata con i radar spenti nel porto partenopeo? I tre uomini nominano più volte gli americani.

X Vabbè un'altra possibilità potrebbe essere che l'America ha l'interesse che l'Italia rimanga neutrale, però se l'Italia ha questi requisiti... gli americani..., se poi l'Italia non ha questi requisiti potrebbe rimanere tagliata, ma oggi, poi dipende, io ti pago se... al ministero Difesa Aeronautica, li parlano di 3 sul radar

Mario qui ci sono già 2 piani di volo che chiedono se gli aerei possono circolare liberamente dal momento in cui si so' alzati, mo' st'aeroplani... chiedo a che serve di far vedere...

XI gli aerei americani

Spezzoni di frasi a volte poco comprensibili. Ma certamente determinanti per chi da ormai dodici anni aspetta di sapere cosa accadde al Dc 9 dell'Itavia. Dodici anni segnati da de-pistaggi, bugie, omissioni. Perché neanche una di queste tre persone si è fatta avanti per raccontare cosa sa di quella tragedia? La risposta è forse nella prima frase trascritta dai periti. «Questo è un discorso che si deve fermare qui», afferma l'uomo identificato come X.

1990-1991
1992-1993
1994-1995
1996-1997
1998-1999
2000-2001
2002-2003
2004-2005
2006-2007
2008-2009
2010-2011
2012-2013
2014-2015
2016-2017
2018-2019
2020-2021
2022-2023
2024-2025

Dopo le conferme del duello aereo

Gli Stati Uniti smentiscono «Con la strage di Ustica noi non c'entriamo niente»

□ Luttwak: «Un missile può partire per errore, ma i nostri errori li abbiamo sempre ammessi. E poi seicento marinai lo avrebbero visto». I familiari delle vittime: «Il governo chieda agli Usa la verità»

Gli Stati Uniti negano ancora. Smentiscono qualsiasi responsabilità nell'abbattimento del Dc 9 Itavia precipitato al largo di Ustica il 27 giugno di dodici anni fa. Questa volta il compito di allontanare atroci sospetti dalle autorità americane spetta a Edward Luttwak, consulente del dipartimento di Stato degli Usa. «Qualche missile può partire per errore - afferma - ma noi non abbiamo mai nascosto i nostri errori. È quasi impossibile nascondere gli errori. I missili ariaria della marina americana costano cari e si è sempre saputo dove sono, quanti sono e come vengono utilizzati. Quelli nave-aria sono ancora più sofisticati e del resto li avrebbero visti partire almeno 600 marinai. Comunque i nostri errori li abbiamo sempre ammessi». Un secco «no comment» arriva invece dal Pentagono.

Le autorità americane reagiscono così alle ultime, clamorose novità emerse dalle indagini su quella tragedia che il 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone. Novità che confermano un duello aereo in cui il Dc 9 Itavia si trovò coinvolto per errore. La registrazione della conversazione fra tre uomini che si trovano probabilmente nella base radar di Poggio Ballone è in-

quietante. Le persone parlano esplicitamente di Phantom, di F15. Velivoli militari. Aerei da caccia. Si chiedono poi dove fosse finita la portaerei da cui il Phantom sarebbe decollato. Spezzoni di frasi, colloqui sui quali i magistrati puntano molto.

Molta importanza a questa clamorosa svolta la danno anche i parenti delle vittime. E per loro parla Daria Bonfietti. Nella tragedia perse il fratello e da dodici anni lotta per sapere chi provocò la sua morte e quella degli altri 80 passeggeri. «È sconvolgente sapere che quella notte molti capirono lo scenario in cui doveva essere inquadrata la tragedia. Uno scenario che l'Aeronautica ha sempre negato. A questo punto il governo deve intervenire e chiedere agli altri Stati notizie precise sull'abbattimento del Dc 9. Deve rivolgersi soprattutto agli Stati Uniti e pretendere la verità».

Continua a franare miseramente la versione ufficiale che l'Aeronautica non dà segni di voler modificare. Una "verità" fatta di omissioni, bugie, distacchi. Come mai neanche una delle tre persone che quella sera a Grosseto parlavano di un Phantom, ha deciso di rivolgersi alla magistratura? In questi lunghissimi dodici anni

c'è stato un solo militare dell'Aeronautica che ha deciso di rompere quel muro di omertà costruito dall'arma azzurra. Si chiama Luciano Carico e la sera del disastro era in servizio nella postazione radar di Marsala. Tre anni fa confessò ai giudici di aver visto tutto quello che accadeva nei cieli di Ustica e di aver dato immediatamente l'allarme. Erano in molti a credere che Luciano Carico avrebbe dato il via a una serie di confessioni. Non è stato così. Non c'è ancora nessuno disposto a raccontare cosa accadde la sera della tragedia.

I magistrati continuano a lavorare sulle carte. La loro attenzione ora è puntata su quest'ultima conversazione trascritta dai periti e sulla ricerca degli interlocutori.

Mario È un Phantom

X non potrà mai andarsene appresso all'F15, all'F16 c'ha un'altra struttura, poi è anche un Phantom, vola pure... però fino a pochi mesi fa

Mario dove sta il Phantom lo vedevi tu?

X c'era un Phantom lo vedevo lì solamente c'era...

X1 però c'era pure il Phantom

Mario no, si poteva cerca'

X beh, non cambia niente

X1 c'ha gli indicatori che scompaiono

F.Sar.

Un nuovo mistero

Ustica, blitz notturno in casa dell'ex capo dei servizi informativi dell'Aeronautica

□ I due «visitatori», bloccati dai carabinieri, dissero di essere due agenti in missione. L'episodio non venne mai denunciato

Ancora smentite. Sulla strage di Ustica il Pentagono ripeté un ritornello ormai noto: «Nessuna nave o aereo americano operava nella zona in quel momento. La Saratoga era nel porto di Napoli e rimase lì dal 23 giugno al 6 luglio». E sulla presenza degli aerei italiani in zona il portavoce Kenneth Satterfield afferma: «Non è responsabilità degli Stati Uniti star loro dietro. La questione riguarda le autorità italiane». Eppure è proprio al Pentagono che il ministro della Difesa Salvo Andò ha annunciato di voler chiedere chiarimenti soprattutto sul posizionamento e l'attività delle unità della VI° Flotta.

La richiesta riguarda la conversazione dei tre uomini, in cui viene delineato uno scenario di guerra. Uno scenario che il vertice dell'Aeronautica ha sempre negato. Primo fra tutti Zeno Tascio, all'epoca della tragedia capo del Sios, il servizio di informazione dell'arma azzurra, e ora inquisito per attentato contro l'attività del governo e alto tradimento. E proprio su Tascio e sul misterioso furto avvenuto nella sua abitazione all'interno del palazzo dell'Aeronautica di Roma qualche mese fa, gli inquirenti hanno raccolto nuovi e inquietanti elementi. Si sapeva che il generale aveva ricevuto

nel suo appartamento la visita di ignoti "visitatori" che dopo aver messo a soqquadro le stanze andarono via senza rubare nulla. Il generale non presentò alcuna denuncia, ma ora si scopre che sulla vicenda esiste un rapporto dei carabinieri.

Quella sera i militari notarono movimenti sospetti e armi in pugno salirono in casa Tascio. Lì trovarono un colonnello e un capitano dell'Aeronautica. I due uomini furono bloccati e interrogati. Affermarono di essere in missione ma rifiutarono categoricamente di fornire altre spiegazioni. Cosa cercavano nell'appartamento del generale? Portarono via dei documenti importanti? Perché Tascio non ha mai denunciato il furto? Domande senza risposta. Altri interrogativi inquietanti.

I periti hanno intanto accertato che i resti del serbatoio trovati a maggio in fondo al Tirreno appartengono a un *Corsair*, un tipo di aereo da caccia all'epoca del disastro in dotazione alla portaerei Saratoga. Saranno invece gli esperti inglesi a dover stabilire se l'aereo dell'Itavia possa essere precipitato per un'esplosione interna. Un'ipotesi cara all'Aeronautica che ne ha sempre fatto il suo cavallo di battaglia.

F.Ser.

L'inchiesta sul Dc-9 Itavia

Ustica, l'ipotesi della bomba esclusa a Londra

- L'esame sul lavabo della toilette non rivela nessuna traccia di deflagrazione interna. Soltanto lì poteva esserci un ordigno

Non c'è traccia di esplosivo in quel che resta del bagno del Dc 9 Itavia precipitato a largo di Ustica il 27 giugno 1980. Lo hanno accertato i periti inglesi cui si è rivolto il giudice istruttore di Roma Rosario Priore. Gli esperti del Rarde hanno esaminato i reperti che gli inquirenti italiani avevano portato nella capitale inglese, si trattava delle parti del lavabo del bagno del velivolo. Era necessario accertare se in quei frammenti fossero rimaste tracce di esplosivo. Gli esperti lo hanno escluso e questo esclude anche l'ipotesi della bomba più volte avanzata in questi anni e accreditata dall'Aeronautica militare che ne ha fatto il suo cavallo di battaglia. Gli esperti non hanno comunque terminato gli accertamenti. Nei prossimi giorni continueranno a esaminare quel che resta del lavabo per scoprire se contenga ulteriori elementi utili all'accertamento della verità su quella strage che 12 anni fa provocò la morte di 81 persone.

Si tratta di un risultato importantissimo alla luce anche delle ultime, clamorose novità, che arrivano dalle registrazioni depositate al magistrato dai periti fonici. Una in particolare, quella in cui tre uomini che si trovano a Grosseto parlano di Phantom, F104, F15. Tutti aerei da caccia. Tutti probabilmente impegnati in un duello aereo in cui il Dc 9 dell'Itavia rimase coinvolto per errore.

Naufra dunque clamorosamente l'ipotesi della bomba. E naufra grazie al parere degli esperti inglesi che hanno compiuto esami sofisticatissimi

sui reperti. Quindici giorni fa un perito nominato dal giudice istruttore Rosario Priore aveva escluso che un ordigno potesse essere collocato in una parte dell'aereo diversa dal bagno. Si era dunque deciso di arrivare alla controprova. Visto che le altre parti del bagno erano rimaste intatte e dunque era escluso che l'ordigno potesse essere collocato sopra di esse, il magistrato aveva deciso di portare in Inghilterra i resti del lavabo. Dovrebbe trattarsi in tutto di sei pezzi piuttosto grossi che rappresentavano la prova principe per questa ulteriore verifica. Una verifica che ha dato esito negativo. A questo punto il magistrato attende il completamento delle altre perizie per tracciare un quadro più chiaro su quanto avvenne la sera del 27 giugno all'aereo del Dc 9 dell'Itavia. Le ipotesi sono ancora molte e non si esclude quella della collisione. Uno scenario che è venuto alla luce proprio in questi ultimi tempi e che viaggia di pari passo con l'ipotesi che ad abbattere il Dc 9 dell'Itavia possa essere stato un missile. Le strade da battere sono ancora moltissime, moltissime le persone da interrogare. Tra loro anche tutti quei militari dell'Aeronautica che risultano inquisiti per attentato contro l'attività nel governo e alto tradimento.

Il tempo a disposizione del magistrato è ancora lungo. I giudici hanno almeno un altro anno per cercare di arrivare alla verità sulla strage di Ustica, ma la soluzione di questa indagine che da 12 anni tiene l'Italia con il fiato sospeso potrebbe arrivare molto prima.

Il ministro della Difesa ha incontrato a Roma il suo collega americano Dick Cheney

Andò: «Su Ustica gli Usa hanno qualcosa da dire»

di MASSIMO MARTINELLI

Salvo Andò bussa al Pentagono e chiede chiarezza sulla strage di Ustica. Dodici anni dopo la tragedia del Dc9 Itavia, il ministro della Difesa sembra intenzionato a non farsi più fermare da ostacoli diplomatici: «Ritengo che il governo statunitense abbia qualcosa da dire e da dare agli inquirenti in merito alla vicenda di Ustica» dice il ministro. E prende appuntamento con Dick Cheney, suo omologo al Dipartimento della Difesa, negli States per sollecitare «una disponibilità completa a collaborare». Una richiesta informale di chiarimenti c'era già stata un paio di settimane fa, ma l'incontro ufficiale tra i due ministri si è svolto ieri sera al ministero della Difesa a Roma.

Un'iniziativa, quella di Andò, che non poteva più essere rimandata dopo le clamoro-

se novità emerse nell'inchiesta sulla sciagura condotta dalla magistratura romana. Il giudice Rosario Priore ha trovato le registrazioni radio della conversazione di tre operatori che la drammatica notte del 27 giugno '80 erano in servizio alla postazione radar di Ciampino. Tre uomini, la cui identità è ancora sconosciuta, parlano di aerei Phantom, F104, F5. Delineano uno scenario di guerra nel cielo di Ustica da sempre ipotizzato in questi lunghissimi dodici anni. Uno scenario che il vertice dell'Aeronautica ha sempre negato. Primo fra tutti Zeno Tascio, all'epoca della tragedia capo del Sios, il servizio di informazione dell'arma azzurra, e ora inquisito per attentato contro l'attività del governo e alto tradimento.

Non è finita. Il giudice Priore ha scoperto di recente che proprio gli americani costituirono in gran segreto, all'indomani della

sciagura che costò la vita a ottantuno persone, un squadra di investigatori per indagare su quella che veniva definita una «semplice» tragedia dell'aria. All'ambasciata Usa di via Veneto a Roma si misero al lavoro alti ufficiali dell'Usaf, l'aeronautica americana, della Cia, dei Marines e della Us Navy. E un simile spiegamento di forze non era assolutamente giustificato se, come dissero le autorità dell'epoca, il Dc9 cadde per un guasto delle strutture. Dello «special team» statunitense faceva parte anche Duane Clarridge, dirigente degli uffici romani dei servizi segreti statunitensi, che teneva rapporti strettissimi con Zeno Tascio, all'epoca dirigeva i servizi di informazione dell'Aeronautica italiana. Questo organismo arrivò subito alla conclusione che il Dc9 di Ustica era stato abbattuto da un missile: il 13 luglio '80 lo disse chiaro e tondo un esperto missilistico

del Pentagono, John Tresque, dopo aver esaminato i tracciati radar di quella sera che i giudici italiani videro anni dopo.

Eppure, il Pentagono ha sempre negato collaborazione alla nostra magistratura. Dagli Usa, solo una dichiarazione: «Nessuna nave o aereo americano operava nella zona in quel momento. La Saratoga era nel porto di Napoli e rimase lì dal 23 giugno al 6 luglio». A chi chiedeva se i radar della Saratoga avessero «visto» aerei militari italiani o di altri paesi vicini al Dc9 Itavia, loro rispondevano: «Non è responsabilità degli Stati Uniti star loro dietro. La questione riguarda le autorità italiane». Adesso il ministro della Difesa Andò ha deciso di insistere con forza. La sua è una richiesta di governo. E gli americani non potranno più rispondere con un semplice comunicato di diniego.

Dopo l'incontro del nostro responsabile della Difesa con il suo collega Cheney. Accuse alla stampa

«Su Ustica abbiamo detto tutto»

L'ambasciatore Secchia: gli Usa hanno sempre collaborato

- Il rappresentante degli Stati Uniti sostiene che non è mai emersa alcuna informazione sul coinvolgimento del suo paese
- Il giudice Priore punta il dito contro il silenzio di altri paesi. Sta indagando ancora sulla posizione della «Saratoga»

di MARIO COFFARO

La collaborazione promessa su Ustica da Dick Cheney, il segretario di Stato alla Difesa Usa, sarà concreta. Ne è convinto il ministro della Difesa Salvo Andò che questa collaborazione ha richiesto in un incontro a Roma con Cheney. «Ritengo - ha detto domenica Andò - che il governo americano abbia qualcosa da dire o da dare agli inquirenti in merito alla vicenda Ustica». E Cheney, dopo l'incontro, ha confermato che questa collaborazione ci sarà. E ha invitato il ministro Andò in visita in Usa. «La risposta di Washington è indispensabile - ammette il giudice istruttore romano Rosario Priore -, ma non è l'unica strada su cui stiamo lavorando».

Ma dopo aver visto i giornali italiani l'ambasciatore di Washington a Roma Peter Secchia ha voluto precisare: «Non è mai emersa alcuna informazione che potrebbe far pensare ad un coinvolgimento degli Stati Uniti» nella vicenda di Ustica. «Il governo degli Stati Uniti - dice Secchia - ha risposto dei resoconti - ha risposto puntualmente, in questi anni, a tutte le richieste del governo e dei giudici italiani per informazioni relative alle indagini sulla tragedia di Ustica». E accusa: «È palesemente scorretto che la stampa affermi che gli Stati Uniti hanno risposto con un 'no comment'. Ai nostri stretti alleati italiani noi abbiamo sempre risposto fattivamente ed esaurientemente, spendendo migliaia di 'ore-uomo' alla ricerca di informazioni aggiuntive.

Durante i miei tre anni e mezzo a Roma - prosegue l'ambasciatore - gli Stati Uniti hanno risposto chiaramente ed esaurientemente alle richieste provenienti dalle autorità italiane. Come ha confermato domenica il segretario di Stato alla Difesa Cheney - spiega Secchia - gli Stati Uniti sono pronti a rispondere alle richieste delle autorità italiane tempestivamente fornendo ogni informazione aggiuntiva che dovesse emergere. Io trovo che non sia corretto che qualcuno possa suggerire, attraverso voci ed insinuazioni, che il governo degli Stati Uniti sia stato meno che disponibile su questo argomento con il governo italiano».

Il giudice Priore ha detto di aver «chiesto agli Stati Uniti, tramite un certo numero di commissioni e rogatorie internazionali, dei riscontri, delle informazioni a proposito di quanto emerge nella nostra istruttoria su eventuali presenze aeree e navali statunitensi». Fino a ora, spiega Priore, non ci sono state risposte affermative, «anche se si è ammessa la presenza di alcuni aerei, però in zone non prossime al luogo dell'incidente e in orari immediatamente successivi». Ma c'è qualcosa che gli alleati americani non avrebbero ancora detto o dato al magistrato? «Il dipartimento di Giustizia - aggiunge Priore - deve rispondere alle rogatorie avanzate e poi deve darci alcune informazioni particolarmente importanti per la nostra inchiesta». Una di queste infor-

mazioni è quella riguardante l'esatta posizione della portaerei Saratoga la sera del 27 giugno '80. Nei colloqui registrati, e da poco per la prima volta trascritti, su una linea telefonica rimasta aperta tra l'aeroporto di Grosseto e la sala controllo di Ciampino si parla della presenza di una portaerei Usa in zona come di un'ipotesi più che probabile, nonché di Phantom ed F-104. Possibile che si trattasse della Saratoga che ufficialmente gli Usa hanno detto si trovava in rada a Napoli? «Su questo punto, la posizione della Saratoga, ci sono più versioni - dice Priore - stiamo lavorando per ricostruire con esattezza dove si trovasse quella sera».

Ecco, su questo punto la collaborazione Usa può essere particolarmente utile? «Sì», risponde Priore. Gli americani hanno anche già dato una prima risposta sul serbatoio di aereo Corsair ritrovato in fondo al mare nella zona della tragedia. Ma, per il magistrato si tratta di «una risposta interlocutoria. Spero che ci siano forniti ulteriori elementi». Priore, inoltre, definisce come «molto valida», la collaborazione fornita fino a ora dalle autorità Usa. «Abbiamo rivolto agli Stati Uniti ben 26 richieste, alla maggior parte di esse c'è stata data già risposta, pe-

rò ci sono stati dei Paesi che non hanno nemmeno risposto alle nostre rogatorie».

L'inchiesta potrebbe, dunque, avere sviluppi importanti grazie alla collaborazione degli americani. E forse presto il giudice Priore potrebbe tornare in Usa per raccogliere personalmente i frutti di questa disponibilità. Tra i misteri da chiarire, per esempio, quelli emersi dalle conversazioni tra Grosseto e Ciampino che sembrano delineare, subito dopo la tragedia uno scenario bellico nei cieli che una portaerei come la Saratoga potrebbe aver visto attraverso i suoi radar. Ma quei nastri esistono ancora? Il comandante dell'epoca della Saratoga li avrebbe consegnati al comandante in capo della Sesta flotta. Che fine fecero? D'altra parte gli americani sospettarono subito qualcosa, tant'è che costituirono un'unità di crisi all'ambasciata di cui sarebbe stato informato il generale dell'Aeronautica Tascio. Inoltre, l'indagine che Priore intende svolgere in America riguarda anche il serbatoio per carburante recuperato nei fondali di Ustica, in dotazione agli aerei del tipo Corsair. Due squadriglie di questi velivoli facevano parte dell'armamento della Saratoga.

Dopo l'intervento del ministro Andò

L'ambasciatore Secchia: su Ustica gli Usa hanno sempre detto tutto

Il governo degli Stati Uniti conferma la piena disponibilità a collaborare con la magistratura inquirente italiana sulla vicenda di Ustica. Lo ha promesso Dick Cheney, il segretario di Stato alla Difesa Usa, al ministro della Difesa italiano Salvo Andò. E sarà una collaborazione concreta. Cheney al termine dell'incontro ha anche invitato Andò in visita in Usa. «Ritengo - aveva detto domenica Andò - che il governo americano abbia qualcosa da dire o da dare agli inquirenti in merito alla vicenda Ustica». E Che-

ney, dopo una cena con il ministro italiano, ha confermato che questa collaborazione ci sarà. Ma l'ambasciatore a Roma Peter Secchia replica alle «insinuazioni», dicendo: «In questi tre anni e mezzo che sono in Italia abbiamo sempre detto tutto su questo argomento alle autorità italiane». «La risposta di Washington è indispensabile, ammette il giudice istruttore romano Rosario Priore che punta il dito su altri Paesi che non hanno nemmeno risposto alle rogatorie». Gli interrogativi da sciogliere.

29 ottobre 1992

La tragedia del Dc 9 Itavia L'ambasciatore Usa: «Certe polemiche sulla strage di Ustica sono strumentali»

□ Peter Secchia attacca il giornalista Andrea Purgatori, sceneggiatore del "Muro di Gomma".
Il mistero del serbatoio

Difende gli Stati Uniti. Ripete che la collaborazione con l'Italia è sempre stata ampia. Ribadisce la solidarietà degli americani ai parenti delle vittime. Ospite del "Maurizio Costanzo Show", Peter Secchia, l'ambasciatore di Washington a Roma, torna a parlare della strage di Ustica. Continua a smentire qualsiasi ruolo del suo Paese in quella strage che provocò la morte di 81 persone, ma poi riduce tutto a una questione di soldi. E attacca Andrea Purgatori, il giornalista del *Corriere della Sera* che sin dal 1980 lavora alla ricerca della verità su quella vicenda. È lui l'autore della sceneggiatura del film *Muro di Gomma* e tanto basta a Peter Secchia per ridurre un impegno di anni a una questione di interessi.

«Devo dire che rimango sempre molto ferito - ha affermato Secchia - nel leggere che si accusa l'America di aver mentito e sono un po' deluso nel leggere sul *Corriere della Sera* che l'America viene accusata di non essere stata onesta. Mi chiedo perché non è spiegato nell'articolo che chi lancia queste accuse è anche l'autore di un film che sta ottenendo moltissimi incassi. Io sono un uomo di affari, non solo un ambasciatore e immagino che per tutti gli spettatori che vanno a vedere questo film ci sarà qualcosa che andrà all'autore della sceneggiatura». Andrea Purgatori è

pronto a smentirlo. «Non vado a percentuale - risponde - e comunque l'unica risposta per Peter Secchia è fare ciò che non ha fatto lui: volare alto, ma soprattutto usare un altro linguaggio. Se è possibile ridurre una strage come quella di Ustica a un problema personale allora abbiamo trovato la chiave per risolvere tutte le inchieste ancora aperte sulle altre stragi e sugli altri scandali. Allora anche lo scandalo Watergate, o quello dell'Irangate sarebbero frutto dell'ambizione di quei cronisti che lavorano per cercare la verità e non di chi ha tramato?».

Novità arrivano anche dall'inchiesta giudiziaria. Il giudice Priore ha accertato che i resti trovati in fondo al Tirreno accanto al relitto del Dc 9 appartengono a un serbatoio che fu venduto alla Marina americana. Il magistrato ha chiesto di sapere su quale velivolo fosse stato montato ma dalla Marina Usa la risposta è stata negativa. Non è possibile saperlo visto che non si trova più il file che corrisponde a quel serbatoio. Le indagini portano anche a Verona. Il magistrato ha compiuto accertamenti presso l'aeroporto di Villafranca, dove sono stati ospitati aerei di forse alleate, per sapere quali aerei decollarono il 27 giugno del 1980.

F.Ser.

31/10/82
↑

Nell'hangar di Pratica di Mare ricostruito il novanta per cento del Dc 9 dell'Itavia Ustica, un'ala dell'aereo ritrovata lontano dagli altri pezzi

È chiuso nell'hangar di Pratica di Mare ciò che resta del Dc 9 precipitato al largo di Ustica il 27 giugno 1980. Gli esperti hanno ormai ricostruito il 90 per cento del velivolo. E hanno scoperto novità interessanti per avvicinarsi alla verità. L'ala sinistra del velivolo è stata ritrovata dagli uomini della società inglese incaricata del recupero, a sette chilometri di distanza da tutti gli altri pezzi. Molto vicina ai resti di quel serbatoio ripescato qualche mese fa e che era montato su un aereo di tipo Corsair. Il serbatoio è classificato dai codici "plate 225-48008" e "plate 266-

2835". Costruito dalla società Pastushin, fu venduto alla Marina militare Usa che ha però fatto sapere agli inquirenti italiani di aver distrutto il file di quel serbatoio e di non essere quindi in grado di sapere su quale velivolo era stato montato. L'ennesima prova ormai inesistente in un'indagine che da dodici anni è segnata dalle bugie, dalle omissioni e dai depistaggi. Sulla "stranezza" del ritrovamento dell'ala sinistra i periti nominati dal giudice Priore hanno deciso di indagare a fondo. La lontananza di questi

□ La distanza del reperto da tutti gli altri reperti farebbe pensare ad una collisione o ad un'esplosione interna

reperti da tutti gli altri, farebbe pensare infatti a una collisione o comunque ad un'esplosione esterna tanto potente da scaraventare la metà dell'ala a diversi chilometri di distanza. Per il momento si tratta di ipotesi di lavoro che escludono in via pressoché definitiva quella dell'esplosione interna. E proprio continuando l'esame dei reper-

ti i periti sembrano certi di poter arrivare a una conclusione univoca. L'inchiesta va avanti e i periti non escludono di poter concludere i loro accertamenti entro qualche mese e consegnare agli inizi della primavera la relazione definitiva ai magistrati. Le cose da scoprire sono ancora molte. Il giudice Priore ha presentato nuove richie-

ste di rogatorie internazionali. Si è rivolto agli Stati Uniti, alla Francia, che non ha finora risposto ad alcun interrogativo, e all'ex Unione Sovietica. Agli esperti del Rarde inglese il magistrato ha chiesto invece nuovi esami sulla centralina elettrica. Molto importanza il giudice dà anche al *flight data recorder* che avrebbe "registrato" elementi utilissimi sulle manovre compiute dal Dc 9 dell'Itavia pochi istanti prima dell'abbattimento. Sulla vicenda Ustica è tornato ieri anche il ministro della Difesa, Salvo Andò, che nei giorni scor-

si aveva chiesto agli Stati Uniti di collaborare con le autorità italiane. «Noi sosterremo doverosamente e con ogni mezzo - ha ribadito Andò - il lavoro dei giudici che stanno indagando sulla strage di Ustica. Faremo la nostra parte cercando di essere un utile tramite affinché queste richieste di documenti e chiarimenti possano andare a buon fine. Mi sembra che stiano emergendo ulteriori interessanti indizi e finalmente si stanno avendo riscontri importanti a fronte delle verità che già erano emerse.

F.Sar.

L'ambasciata americana precisa i movimenti della portaerei

Ustica, «la Saratoga non lasciò la rada»

di FIORENZA SARZANINI

L'ambasciata degli Stati Uniti decide di replicare alle ultime novità sulla strage di Ustica. Lo fa con un lungo comunicato diffuso per puntualizzare l'attività della Saratoga il 27 giugno 1980. In realtà nella nota non si parla mai esplicitamente di quella sera. Le dichiarazioni del portavoce dell'ambasciata riguardano in particolare la "fast cruise", annotata nei diari di bordo il 2 luglio 1980.

«Il termine "fast cruise" - questa la versione degli Stati Uniti - significa "crociera sul posto" e indica un'esercitazione che viene effettuata prima di lasciare il porto per assicurarsi che tutto è in ordine in vista della futura partenza, che avvenne il 6 luglio 1980. In inglese l'aggettivo "fast", oltre a significare "rapido, celere, veloce", significa anche "fermo, fisso, saldo, sicuro". Durante tutto il periodo di ogni esercitazione "fast cruise", la nave rimane ferma all'ancora in porto o in rada». L'ambasciata parla anche della "Condizione di prontezza operativa IV", registrata anche essa

sui diari di bordo. «È il grado più basso dei quattro gradi "prontezza" in uso presso la Marina militare americana - afferma la nota - e corrisponde alla condizione normale di una nave che si trova ferma in un porto o che naviga tranquillamente in mare».

Su tutto questo il giudice Rosario Priore ha ordinato accertamenti specifici. Il magistrato sta cercando di ricostruire i movimenti di quella sera di tutte le portaerei, Saratoga in testa. Del resto, sarebbe stato proprio l'ammiraglio James Flatley, comandante della nave, a parlare durante il suo interrogatorio dell'uscita della Saratoga dalla rada. Dall'America arrivano smentite, ma Flatley continua a non parlare. Che si tratti probabilmente di un «equivoco con il giudice Priore», lo affermano «fonti vicine all'ammiraglio», che non vengono però identificate. E sono le stesse a dichiarare che «nei giorni della tragedia di Ustica, la Saratoga era impegnata in esercitazioni simulate che non ne comportarono uscite in mare aperto». Cosa vuol dire equivoco? Cosa affermò Flatley esattamente? Perché si

cerca adesso di puntualizzare le sue dichiarazioni?

Agli Stati Uniti il ministro della Difesa, Salvo Andò, e quello della Giustizia, Claudio Martelli, hanno chiesto più volte collaborazione per arrivare alla verità su quel disastro che provocò la morte di 81 persone. E continuano ad attendere che le autorità americane forniscano tutti i documenti che possiedono su quella sera. Compreso il nastro radar che Flatley ha raccontato di aver consegnato a un alto ufficiale della Sesta Flotta la mattina del 28 giugno. Di quella registrazione si sono ormai perse le tracce. Sino al 1990 gli Stati Uniti hanno sempre affermato che i radar della Saratoga quella sera erano in manutenzione. Fu proprio Flatley ad ammettere che «uno era operativo, seppur a basso regime». E aggiunse: «Comunque quanto bastava per registrare gli aerei in volo che quella sera erano moltissimi». Dichiarazioni che i magistrati ritengono fondamentali per aggiungere nuovi tasselli alla ricerca della verità.

Accuse del Guardasigilli

«Tante domande senza risposta»

Martelli rivela: tre aerei militari degli Usa in volo la sera di Ustica

IL MESSAGGERO
GIOVEDÌ
5 NOVEMBRE 1992

La sera del disastro di Ustica i radar registrarono la traccia di un velivolo militare degli Stati Uniti. Lo rivela un documento reso noto dal ministro di Grazia e Giustizia, Claudio Martelli, che contiene tutte le richieste di rogatoria presentate dal nostro Paese agli Stati Uniti dal 1990 a oggi.

□ **La novità è clamorosa.** Finora si era parlato di aerei militari soltanto nelle registrazioni telefoniche. Ora si scopre invece che uno degli aerei ha lasciato una "prova" del suo passaggio. E non è tutto. Quella sera due velivoli militari dell'Air Force Usa fecero rifornimento di carburante presso la base aerea di Decimomannu. Da dove arrivavano? Qual era la loro destinazione? E ancora, qual era il piano di volo di quell'aereo militare captato dai radar?

□ **Le autorità italiane non riescono a scoprire nulla di più.** Il 25 febbraio scorso il ministro di Grazia e Giustizia Claudio Martelli ha chiesto agli Stati Uniti di compiere un'indagine per accertare l'identificazione del volo. Non ha ottenuto risposta. Ora ha deciso di insistere. Il 30 ottobre ha inviato una lettera a William Barr, il ministro della Giustizia statunitense. Contiene l'elenco di tutte le richieste di rogatoria presentate dal 1990 a oggi. Sono 25 e soltanto 13 hanno ottenuto risposta positiva. Per otto, i magistrati sono ancora in attesa di segnali dall'America. Martelli insiste ora perché venga fornito «nel più breve tempo possibile l'esito degli accertamenti non ancora compiuti».

Ustica, quella sera i radar hanno registrato la traccia di un aereo militare americano

di FIORENZA SARZANINI

La sera del disastro di Ustica i radar registrarono la traccia di un velivolo militare degli Stati Uniti. La clamorosa conferma arriva dalle richieste di rogatoria che i magistrati italiani hanno inviato alle autorità americane. Finora si era parlato di aerei militari soltanto nelle registrazioni telefoniche. Ora si scopre invece che uno degli aerei ha lasciato una "prova" del suo passaggio. E non è tutto. Quella sera due velivoli militari dell'Air Force Usa fecero rifornimento di carburante presso la base aerea di Decimomannu. Da dove arrivavano? Qual era la loro missione? E ancora, qual era il piano di volo di quell'aereo militare captato dai radar?

Le autorità italiane non riescono a scoprire nulla di più. Il 25 febbraio scorso il ministro di Grazia e Giustizia Claudio Martelli ha chiesto agli Stati Uniti il «compimento di attività istruttoria relativa all'identificazione del volo». Non ha ottenuto risposta. Silenzio anche sulla richiesta di accertamenti tramite l'ufficio Operazioni HQ-Usafe di Ramstein delle Forze Nato, sui due aerei di Decimomannu. Ora ha deciso di insistere. Il 30 ottobre il Guardasigilli ha inviato una lettera a William Barr, il ministro della Giustizia statunitense. Contiene l'elenco di tutte le richieste di rogatoria presentate dal 1990 a oggi. Sono 25 e soltanto 13 hanno ottenuto risposta positiva. Per otto, i magistrati sono ancora in attesa di segnali dall'America. Martelli insiste ora perché venga fornito «nel più breve tempo possibile l'esito degli accertamenti non ancora compiuti».

L'America tace a dispetto di quanto dichiarato fino a qualche giorno fa dall'ambasciatore Peter Secchia. «Il governo degli Stati Uniti ha risposto pun-

□ La clamorosa conferma nelle richieste dei giudici alle autorità statunitensi. Due velivoli dell'Air Force a Decimomannu

tualmente, in questi anni, a tutte le richieste del governo e dei giudici italiani per informazioni relative alle indagini sulla tragedia di Ustica», aveva affermato l'ambasciatore dopo la richiesta di collaborazione avanzata dal nostro ministro della Difesa, Salvo Andò. Martelli dimostra ora che non è così. Rende pubblico l'elenco delle rogatorie sollecitate dall'Italia e ancora in attesa di risposta. Mette nero su bianco i misteri che gli americani devono chiarire sulla strage del 27 giugno del 1980 in cui morirono i 81 persone.

Uno riguarda la portaerei Saratoga. Secondo la versione ufficiale, la sera della strage era ancorata nel porto di Napoli con i radar in manutenzione. Ma nel 1990, dopo anni di silenzio, l'ammiraglio James Flatley ammise che «un radar era acceso, seppur a basso regime». Comunque quanto bastava per registrare gli aerei in volo e Flatley disse che «erano moltissimi». L'ammissione del comandante arrivò all'indomani delle affermazioni dell'allora direttore del Sismi Fulvio Martini che, seppur par-

lando di ipotesi di lavoro, disse che se un missile aveva abbattuto il Dc 9 non poteva che essere americano o francese. Agli Stati Uniti i magistrati italiani hanno chiesto «copia della documentazione comprovante l'arrivo e la partenza della Saratoga nel porto di Napoli e indagini per accertare se velivoli statunitensi del tipo Phantom, F15 e F16, sorvolassero la penisola italiana e il Mar Tirreno all'ora del disastro». Anche in questo caso, nessuna risposta.

Sono soprattutto la traccia dell'aereo statunitense registrato dai radar e i due velivoli atterrati a Decimomannu a focalizzare l'attenzione dei magistrati. Sul loro tavolo c'è la prova che quella sera erano in volo caccia americani. La conferma a quello scenario di guerra più volte ipotizzato in questi lunghissimi dodici anni e sempre negato. Fino a qualche giorno fa il Pentagono ha ripetuto un ritornello ormai noto: «Nessuna nave o aereo americano operava nella zona in quel momento». Ora dovrà rispondere più chiaramente. E fornire chiarimenti sulla accertata presenza di aerei americani nel nostro Paese.

E dovrà anche chiarire i compiti di quell'unità di crisi istituita presso l'ambasciata americana a Roma la sera del 27 giugno di dodici anni fa. Perché gli Stati Uniti erano in allerta? Il 16 settembre del 1991 i magistrati hanno chiesto di poter interrogare gli ufficiali Biankino e Coe che, secondo quanto accertato nel corso dell'inchiesta giudiziaria, la notte della strage furono contattati dall'Aeronautica militare italiana. Le autorità americane hanno preso tempo. La loro risposta, arrivata il 3 ottobre 1991, viene definita «interlocutoria» dal ministro Martelli. Ora è arrivato il momento del chiarimento definitivo.

Una rete tv accusa gli Usa di insabbiare l'inchiesta. E per la prima volta interviene il Pentagono

Ustica, il giallo della Saratoga

Le firme sul libro di bordo della portaerei sono tutte della stessa mano

- Il portavoce Williams replica che la grande nave da guerra «in quei giorni era nel porto di Napoli». E accusa: «Ogni volta che in Italia c'è un singhiozzo politico torna a galla il problema del Dc9»

dal nostro corrispondente
STEFANO TRINZIA

NEW YORK - Gli Stati Uniti respingono categoricamente qualsiasi allusione ad un coinvolgimento americano nella tragedia di Ustica e ad un conseguente tentativo di insabbiamento della verità. Il ministero della Difesa Usa ha già risposto in tre diverse occasioni ad altrettante richieste di informazioni avanzate dalle autorità italiane. Ed è pronto a farlo ancora. Ma un fatto resta accertato: gli Stati Uniti non avevano navi o aerei in operazione nella zona di Ustica il 27 giugno del 1980. La portaerei *Saratoga* era alla rada nel porto di Napoli con i radar spenti. E non c'è nulla che dimostri il contrario.

E' questo il sunto della conferenza stampa quotidiana che il Pentagono ha dedicato ieri in gran parte al caso Ustica per smentire un reportage della rete televisiva Cbs. La network aveva aperto mercoledì sera il suo telegiornale nazionale con un servizio dedicato al mistero dell'abbattimento del Dc-9 dell'Itavia.

Attraverso interviste ad esperti italiani e parenti delle vittime la rete tv

aveva ricostruito la vicenda dell'aereo dando spazio alla tesi dell'esplosione causata da un missile aria-aria. E ipotizzando un insabbiamento da parte americana. Secondo la Cbs la dichiarata estraneità Usa dall'episodio verrebbe messa in dubbio da alcuni elementi raccolti dai parenti delle vittime, tra cui il libro di bordo della *Saratoga* acquisito tramite il "Freedom of Information Act". Nel giorno della tragedia il libro risulta firmato da quattro ufficiali, ma la calligrafia del rapporto è sempre la stessa. Tanto da far pensare ad una manomissione.

Secondo il portavoce del Pentagono Pete Williams, tale circostanza non è affatto sospetta. Si tratta infatti di una pratica di routine nella Marina Usa: «Quando il turno di guardia tocca ad ufficiali di complemento - ha spiegato Williams - tocca al nostromo estendere periodicamente il rapporto per ogni turno con calligrafia leggibile. Dopo averlo completato il nostromo risale agli ufficiali di turno e fa firmare loro le rispettive parti. Ecco perché la calligrafia del libro per quella giornata risulta uguale e le firme di

sorprendente».

Il Pentagono ha attribuito ai "singhiozzi" della politica italiana il rinnovato interesse per il presunto ruolo svolto dagli Usa nella vicenda di Ustica.

Gli Usa hanno risposto tre volte per iscritto alle richieste avanzate dal governo italiano. La prima volta il 15 maggio del 1989, poi il 24 giugno dello stesso anno ed infine il 4 dicembre 1991. «In ognuna di queste occasioni abbiamo ribadito che non c'erano navi o aerei americani in azione nella zona di Ustica - ha precisato Williams - ed abbiamo riconfermato la nostra totale estraneità alla tragedia».

La disponibilità americana a collaborare all'accertamento della verità è stata riconfermata al neoministro della Difesa Andò dal collega americano Dick Cheney il 25 ottobre scorso durante un incontro a Palazzo Barberini. «Per quanto ci risulta, il giorno della tragedia gli aerei della *Saratoga* erano andati alla base di Sigonella - ha detto Williams - e non c'erano altre navi operative nel Tirreno né esercitazioni Nato in programma».

Missione del giudice Priore alla sede Nato

di FIORENZA SARZANINI

Il mistero della portaerei Saratoga torna in primo piano nell'inchiesta sulla strage di Ustica. Mentre il Pentagono convoca per la prima volta in dodici anni, una conferenza stampa per smentire qualsiasi coinvolgimento degli americani in quella tragedia, il giudice Rosario Priore parte per Napoli. Lì va a cercare i documenti che riguardano la portaerei e ad interrogare alcuni ufficiali. Chi? Top secret, ma le indiscrezioni assicurano che tra le tappe del magistratura una sia alla sede della Nato. Perché tanto interesse? Cosa sperano di scoprire gli inquirenti con questa trasferta? La loro attenzione è puntata al diario di bordo della portaerei. I tre fogli che riguar-

dano il 27 giugno 1980 sono scritti sempre con la stessa calligrafia. E anche le firme degli ufficiali in servizio sembrano apposte dalla stessa mano. Riguardano 5 turni da quattro ore l'uno. Una prassi? «Ho esaminato le annotazioni di due mesi - spiega il perito della parte civile Paolo Miggiano - e non ho trovato nulla di simile. Questo mi fa dubitare che quello che è scritto su quelle pagine sia il resoconto di quanto è realmente avvenuto». Altra stranezza: i fogli del diario di bordo sono prestampati e tutti sono contrassegnati in alto dalla sigla "Op Nav/Front-Back". I tre del 27 giugno hanno invece una sigla diversa. Il primo è "Op Nav/Back", il secondo "Nav/Per Front", il terzo "Op Nav/Front". Su questo punta il magistrato. E a Napoli

cerca risposte a interrogativi aperti da dodici anni. Perché soltanto adesso? Perché finora nessuno ha ritenuto opportuno scavare più a fondo e scoprire esattamente dove si trovasse la Saratoga, la sera del disastro? Nel mirino Secondo la versione ufficiale la sera del 27 giugno 1980 la portaerei Usa era ancorata proprio nel porto di Napoli con i radar in manutenzione. Ma giorno dopo giorno, quella versione perde credibilità. In realtà nel 1990 era stato lo stesso ammiraglio James Flatley ad ammettere, dopo anni di silenzio, che un «un radar era acceso, seppur a basso regime». Comunque quanto bastava per registrare gli aerei in volo e Flatley disse che «erano moltissimi». L'ammissione del comandante arrivò all'indomani delle afferma-

zioni dell'allora direttore del Sismi Fulvio Martini che, seppur parlando di ipotesi di lavoro, disse che se un missile aveva abbattuto il Dc 9 non poteva che essere americano o francese.

La Saratoga è al centro di una delle venticinque richieste che le nostre autorità hanno inviato agli Stati Uniti. In particolare avevano chiesto «copia della documentazione comprovante l'arrivo e la partenza della Saratoga nel porto di Napoli e indagini per accertare se velivoli statunitensi del tipo Phantom, F15 e F16, sorvolassero la penisola italiana e il Mar Tirreno all'ora del disastro». Tutto quello che hanno ricevuto è un brogliaccio di bordo e ora devono accertare se sia originale.

Priore ha interrogato a Napoli cinque ufficiali della Marina in servizio la sera del disastro del Dc-9 Itavia

Ustica, il magistrato cerca di svelare il mistero della Saratoga

Torna a Roma con un pacco di documenti e cinque testimonianze. Quelle degli ufficiali della Marina in servizio a Napoli la sera del disastro di Ustica. Il giudice Rosario Priore aggiunge nuovi tasselli alla verità su quella strage che il 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone. «È stato un viaggio molto proficuo», si limita a dichiarare. Ma di più non vuole aggiungere.

Il giallo sulla posizione della Saratoga resta. Ed è fondamentale svelare il mistero per capire cosa avvenne quella sera. La versione ufficiale afferma che la portaerei era in porto con i radar in manutenzione, ma anche su questo ci sono già state pesanti smentite. La prima è arrivata dallo stesso ammiraglio

□ La versione ufficiale afferma che la portaerei americana quel giorno era in porto con i radar in manutenzione. Ma sembra che uno degli schermi fosse acceso

James Flatley che nel 1990 ha dichiarato: «un radar era acceso, seppur a basso regime». Comunque quanto bastava per registrare gli aerei in volo e Flatley disse che «erano moltissimi». Non solo. Nei registri della capitaneria di Napoli l'entrata in porto della portaerei è registrata il 18 luglio mentre non compare mai la data di uscita.

Ieri sera alcuni telegiornali hanno rilanciato la notizia secondo la quale,

gli ufficiali interrogati a Napoli non avrebbero riconosciuto la propria firma in calce ai registri della capitaneria di porto. Un'indiscrezione smentita dagli stessi magistrati. «Fantasie - dichiara il giudice Priore - visto che abbiamo soltanto i brogliacci di quella sera in cui non c'è alcuna firma».

Su cosa sono stati dunque interrogati? Perché si decide di convocarli soltanto adesso, dodici anni dopo il disastro? Si sa che queste persone hanno for-

nito ai magistrati molti elementi importanti. E che il magistrato ha sequestrato fonogrammi utili a ricostruire i movimenti delle navi ancorate o di passaggio nel porto di Napoli la sera del 27 giugno 1980. Particolari utili sui movimenti della Saratoga, di altre navi, e sulle comunicazioni avvenute la sera del disastro. Gli ufficiali in servizio al Dipartimento marittimo del Basso Tirreno e alla capitaneria ricordano se la Saratoga era in porto? Su questo cala il se-

□ Il giudice ha sequestrato fonogrammi utili a ricostruire i movimenti delle navi ancorate o di passaggio nel golfo napoletano il 27 giugno del 1980

greto istruttorio. Si tratta comunque di un punto cardine per l'indagine. Una dei tasselli fondamentali dell'inchiesta.

La versione del Pentagono è sempre stata la stessa: «Nessuna nave o aereo americano operava nella zona in quel momento. La Saratoga era nel porto di Napoli e rimase lì dal 23 giugno al 6 luglio». Una dichiarazione confermata anche due giorni fa nel corso della prima conferenza stampa convocata in

dodici anni per parlare ufficialmente del "caso Ustica". Eppure quella presa di posizione delle autorità statunitensi continua a non convincere gli inquirenti. Anche perché sul loro tavolo c'è la trascrizione di una conversazione rimasta incisa nei nastri telefonici della postazione radar di Ciampino. Tre uomini che si trovano a Grossetto, forse nella base di Poggio Ballone, parlano di Phantom, di F104, di F5. Delineano uno scenario di guerra da sempre

ipotizzato in questi lunghi dodici anni. Uno scenario che il vertice dell'Aeronautica ha sempre negato.

L'identità di quelle persone è ancora sconosciuta, ma i magistrati danno molta importanza al colloquio. In quella conversazione si fa cenno anche a una portaerei. La Saratoga? Questo vuole scoprire il giudice Priore, visto che più volte nelle conversazioni tra centri radar si parla di aerei e di navi. E spera per questo di ottenere la collaborazione delle autorità statunitensi cui si sono già rivolti il ministro della Giustizia, Claudio Martelli, e quello della Difesa, Salvo Andò.

F. Sar.

Ustica, le verità già svelate

I depistaggi dei militari e il Mig mascherato: da qui parte Priore

IL MESSAGGERO
DOMENICA
15 NOVEMBRE 1992

□ Fu l'ammiraglio Porta, dichiarando che gli italiani erano stati solo "testimoni", a rafforzare l'ipotesi del coinvolgimento Usa

di DANY APERIO BELLA

La verità sulla strage di Ustica è come un miraggio. Quando sembra di averla raggiunta si dissolve e appare di nuovo un po' oltre, apparentemente ancora raggiungibile con facilità. Oppure è come un oggetto nella nebbia, che appare improvvisamente, rarefatto, con i contorni sfumati, ma che quando si cerca di osservarlo subito scompare. La apparizioni nel deserto come le figure evanescenti avvolte dai vapori confondono la gente, similmente ai falsi scoop. E si finisce così per credere che questa maledetta storia sia soltanto un gran mistero, un giallo, la sceneggiatura di un film. Ma non è così. In questa inchiesta senza fine sul più inquietante episodio del depoguer, tra fumi e depistaggi, convulsioni e polveroni, esistono solidi punti fermi, che dimostrano senza ombra di dubbio e senza confusione che i vertici militari, forse «dealmente», obbedendo cioè alla logica subordinata di una struttura gerarchica, hanno artatamente organizzato la manomissione di tutte le prove che avrebbero consentito di capire esattamente quel che avvenne in quel tragico tramonto del 27 giugno 1980, quando il Dc9 dell'Itavia, in volo da Bologna a Palermo, fu abbattuto uccidendo 81 persone.

Il pastrocchio delle registrazioni radar, manomesse, cancellate o distrutte, e quello del Mig libico, ufficialmente precipitato sulla Sila ventuno giorni dopo la strage, sono due punti fermi. E hanno indotto il 17 gennaio di quest'anno il magistrato Rosario Priore a emettere tredici comunicazioni giudiziarie, contestando ad altrettanti alti

ufficiali, di cui sette generali, reati gravissimi, dall'attentato all'attività del governo all'alto tradimento. Come a significare che occultarono un'azione bellica. A questi punti fermi occorre fare ancora riferimento. Ricordando anche che il presidente della commissione parlamentare sulle stragi, il senatore repubblicano Libero Gualtieri, ha chiamato in causa magistrati e politici per questi dodici anni di mistero in cui giudici e commissioni non hanno capito, o probabilmente

non hanno voluto capire e far capire, che occorreva entrare in possesso rapidamente di tutti i documenti che potevano far luce.

In particolare proprio il Messaggero, il primo dicembre del 1986, rivelò che gli otto minuti spariti dalla registrazione radar di Marsala celavano il volo di quel caccia libico che si era con ogni probabilità trovato poco prima sulla scena del delitto. Una «eclisse di strage» come titolammo. Priore ha ipotizzato che i generali Zeno Tascio, allora responsabile del Sios, il servizio "segreto" dell'Aeronautica, Corrado Melillo, ex comandante del terzo reparto, Lamberto Bartolucci, ex capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Franco Pisano, ex capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Franco Ferri, ex sottocapo di Stato Maggiore, Domenico Zauli, ex comandante della seconda Regione aerea, nonché Giovanni Cavatorta, occultarono un'azione bellica all'insaputa delle istituzioni, cioè del presidente del Consiglio dell'epoca, Francesco Cossiga, e del ministro della Difesa Lelio Lagorio.

Ma resta tuttora il dubbio che i nostri militari abbiano invece salvaguardato un "superiore" interesse dello Stato, attinente alla sicurezza nazionale del medesimo, o di altri Stati, che avrebbe giustificato il rigido segreto su una operazione decisa ai massimi vertici politici di uno o più Stati alleati. L'implicazione degli Stati Uniti è stata suffragata dall'ammiraglio Mario Porta quando era capo di Stato Maggiore della Difesa, il 5 novembre 1989 a Pozzuoli. Porta, adirato poiché le forze armate erano sotto accusa durante una delle ricorrenti e virulente eruzioni del caso Ustica, disse di sentir montare il proprio furore e si lasciò scappare che in questa vicenda i militari italiani sono stati soltanto «testimoni». Letteralmente, testimoni. Dunque erano a conoscenza di ciò che accadde in quella maledetta sera. Scrivemmo allora che c'era dunque da supporre che volessero coprire qualcuno. L'ipotesi resta immutata.

Anche sulla vicenda del Mig, il Messaggero ha ampiamente reso conto di un clamoroso depistaggio. Il caccia da guerra di Gheddafi, che ventuno giorni prima aveva con ogni probabilità cercato di nascondersi dietro al Dc9 abbattuto con un missile ed era poi finito schiantato sulla Sila, fu fatto ritrovare il 18 luglio con una clamorosa messa in scena, una simulazione resa possibile dal poderoso dispiegamento di mezzi aeronavali, Saratoga compresa, dell'esercitazione Nato chiamata "Ingorgo infernale" che si svolse in quel giorno. Ma i solerti strateghi che prepararono quella messa in scena fecero un madornale errore, non si resero conto

che sarebbe stato impossibile, proprio il 18 luglio, per un vero aereo nemico, entrare nelle maglie strettissime della difesa aerea, più vigile del solito durante quella esercitazione che era appunto volta a respingere un'incursione nemica.

Sui rottami del Mig libico, sempre per ordine dell'Aeronautica, fu addirittura eseguita una prova di scoppio di un missile Aspide, che camuffò ogni traccia di esplosivo, e si ordinò perfino di gettare in mare quei resti a largo di Ostia. Bugie e contraffazioni. Ora magistrati e Parlamento devono svelare una verità già svelata.

Mancano tutte le parti sulla sicurezza nazionale nordamericana

Censurato il diario di bordo della Saratoga

di FIORENZA SARZANINI

La portaerei dei misteri. È censurato il libro di bordo della Saratoga. Depurato da tutti quegli «elementi attinenti alla sicurezza nazionale americana». C'è un nuovo, inquietante giallo nella ricerca della verità sulla strage di Ustica. Lo hanno svelato i periti della parte civile che sono entrati in possesso del giornale di bordo e della «Command History» della Saratoga. Ora uno di loro, Paolo Miggiano, chiede ufficialmente al giudice Priore e ai pubblici ministeri Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, di svelare tutti i misteri che ancora avvolgono la presenza della portaerei americana nei nostri mari.

Riunioni segretissime convocate a bordo, crociere veloci, firme mancanti, ufficiali partiti in gran fretta. Dov'era la Saratoga la sera della strage di Ustica? I suoi radar erano accesi? Cosa videro? Cosa regi-

□ I periti della parte civile chiedono ai magistrati di rispondere a cinque quesiti sulla portaerei che nel giugno del 1980 era ufficialmente ancorata a Napoli

strarono? E gli aerei? Almeno uno si alzò in volo quella sera? Domande senza risposta. Interrogativi che si rincorrono da dodici anni. Da quel 27 giugno 1980, quando il Dc 9 dell'Itavia con 81 persone a bordo, fu abbattuto al largo dell'isola di Ustica.

Sono cinque le chiavi del mistero. La prima riguarda una «fast cruise», una crociera veloce, compiuta il 2 luglio. «Cosa vuol dire? quanto dura?», si chiedono i periti. I magistrati stanno già ricostruendo tutti gli spostamenti della nave della Setta Flotta. Hanno accertato che non ci sono manomissioni o falsi nei brogliacci della capitaneria di porto di Napoli, ma devono continuare a indagare

sui registri della portaerei. Accertare dove andò quel giorno. Ma soprattutto stabilire «qual era la condizione operativa della «Saratoga» il 27 giugno 1980». Spiega il perito Paolo Miggiano: «Durante i due mesi esaminati la portaerei è in condizione di prontezza operativa IV, e ciò anche quando pochi giorni prima è in una fase di acuta tensione internazionale, e a mero di 200 miglia da Tripoli. Cosa significa questa «condizione IV»? Sono spenti i radar? Nessun aereo è pronto a partire?».

Altro mistero. La prima risposta ufficiale della Marina americana all'ambasciata Usa a Roma sulla strage di Ustica, è del 3 lu-

glio 1980. «Il 1° luglio - rivela Miggiano - si svolge una riunione sulla "Saratoga" a cui partecipano il contrammiraglio J.R. Sanderson, comandante della forza di battaglia della Setta Flotta; l'ammiraglio James Flatley, comandante della portaerei; un non meglio specificato capitano della marina Usa; il comandante degli aerei della marina Usa nel Mediterraneo; un italiano che viene definito prefetto di o della "campagna" o "compagnia"». Poi le domande per i magistrati: di cosa si discusse nel corso di quella riunione? Chi era il misterioso personaggio italiano?

Quarto punto. «Il 27 giugno 1980 - racconta Paolo Miggiano - il primo

□ Il mistero della "crociera veloce" e la riunione segreta convocata a bordo alla quale partecipò un italiano. Il caso alla commissione Difesa della Camera

turno di guardia era sotto la responsabilità dell'ufficiale Norris che non firma, contro le procedure normali, il fine-rapporto di quella mattina. Il 23 luglio, alla vigilia della partenza da Napoli della nave, Norris, su comando specifico, lascia la portaerei. C'è un nesso tra questi due fatti? L'episodio è inquietante. Perché Norris decise di abbandonare la portaerei? Ma soprattutto, perché decise di non firmare il fine rapporto? Quello delle firme è un giallo che ha convinto il Pentagono a convocare, per la prima volta in dodici anni, una conferenza stampa dedicata alla strage di Ustica.

Alla rete televisiva americana Cbs, Miggiano ha

svelato che i tre fogli del diario di bordo sul 27 giugno 1980 sono scritti sempre con la stessa calligrafia. E che le firme degli ufficiali in servizio sembrano apposte dalla stessa mano. «Non c'è alcun mistero - ha replicato il portavoce del Pentagono Pete Williams - perché è prassi usuale della Us Navy ricopiare le annotazioni di attività da una brutta copia, per una questione di leggibilità del registro di bordo». Miggiano è pronto a smentirlo. «Una ricopiatura di ben cinque turni di guardia è una prassi unica nei due mesi esaminati. Quella che è stata indicata come "prassi standard" è avvenuta solo il 27 giugno dell'80». L'ultimo quesito

posto dai periti ai magistrati riguarda il 17 luglio. «Durante una esercitazione - afferma Miggiano - arrivano sulla Saratoga l'ambasciatore americano a Mosca Watson, accompagnato dall'addetto militare e da un civile, Montgomery. Si tratta forse di Hugh Montgomery, già capostazione della Cia a Roma fino al 1979?».

Della Saratoga si occuperà entro pochi giorni la commissione Difesa della Camera. «Nutro seri dubbi - ha spiegato il presidente democristiano Gastone Savio - che un'unità di così rilevante importanza strategica per la difesa del Mediterraneo e della flotta alleata, e con a bordo velivoli così sofisticati, possa aver avuto, dentro o fuori la rada di Napoli, i radar inattivi. Speriamo che il nuovo presidente americano si faccia carico dei pesanti interrogativi sul possibile ruolo di velivoli degli Stati Uniti».

Smentita del giudice

L'indagine sulla Saratoga

Strage di Ustica, un giallo vero e un falso scoop giornalistico

di FIORENZA SARZANINI

«NON c'è alcun falso o manomissione nei registri della capitaneria di porto di Napoli». I giudici che indagano sulla strage di Ustica smentiscono ancora una volta, come già avevano dichiarato sul *Messaggero* di ieri, qualsiasi falsificazione di quei brogliacci. Smentiscono, soprattutto, un falso "scoop" giornalistico. Venerdì sera quasi tutti i telegiornali hanno dato, con grande evidenza, la notizia che quei brogliacci erano stati manomessi.

Notizia poi ripresa e ampliata la mattina successiva da molti quotidiani. Prima di seguire questa strada, abbiamo parlato con il giudice Rosario Priore. Senza violare alcun segreto istruttorio, il magistrato, fin dalle 20 di venerdì, ci ha spiegato che si trattava di notizie false. Più tardi lo ha ripetuto all'agenzia Ansa.

Le bugie, le omissioni, i depistaggi, gli errori segnano da dodici anni la ricerca della verità sulla tragedia del Dc 9 dell'Itavia, precipitato al largo di Ustica con ottantuno passeggeri a bordo. Le carte di Napoli, da sole, non possono svelare questo giallo dai mille risvolti. In realtà, la vicenda di quei documenti è molto più banale. E comincia il 14

luglio del 1991. Quel mattino due giornalisti scoprono che è stata registrata in due date diverse, il 23 giugno e il 18 luglio del 1980, l'entrata della "Saratoga" nel porto di Napoli. Negli stessi registri non è però mai annotata la data di uscita della portaerei americana.

I magistrati ordinano subito un'indagine. Lo stesso fa la capitaneria di porto di Napoli. E proprio un ufficiale di quella capitaneria annota, una settimana dopo, vale a dire nel luglio 1991, che l'ammiraglia della Sesta Flotta è uscita dal porto di Napoli il 7 luglio 1980. Sotto quell'appunto, l'ufficiale appone firma e data del 1991. Riporta, in sostanza, sul brogliaccio pubblico del traffico portuale, quanto già era contenuto in documenti riservati. Venerdì, durante l'interrogatorio, quell'ufficiale ha riconosciuto la propria firma. Non c'è dunque alcun falso. Anche se resta da chiedersi come mai la capitaneria abbia sentito il bisogno, undici anni dopo, e solo in seguito un'inchiesta giornalistica, di "rimettere ordine", si fa per dire, nelle proprie carte.

La ricerca della verità su Ustica è maledettamente complicata. Non ha bisogno di altra confusione.

Ustica, il mistero delle portaerei

La Saratoga quel giorno uscì in mare. Indagini sulla Clemenceau

□ Il giudice Priore vuole accertare anche la posizione della nave francese, e ha chiesto a Martelli di fare pressioni sulla Francia

di FIORENZA SARZANINI

Punta sulla posizione delle portaerei l'indagine sulla strage di Ustica. Il giudice Rosario Priore ha chiesto al ministro della Giustizia, Claudio Martelli, di appellarsi alla convenzione di Strasburgo per ottenere dalle autorità francesi le risposte che riguardano la *Clemenceau*. Contemporaneamente insiste con gli Stati Uniti per conoscere i movimenti della *Saratoga*, ufficialmente ancorata nel porto di Napoli la sera del disastro. Secondo le testimonianze raccolte in America, il 27 giugno del 1980 la portaerei americana avrebbe lasciato per qualche ora il porto di Napoli per un'esercitazione. Una novità clamorosa che stravolge la versione ufficiale fornita sino ad ora secondo cui la nave da guerra statunitense era ancorata con i radar in manutenzione.

In realtà a smentire, almeno parzialmente, questa versione fu nel 1990 l'ammiraglio James Flatley, comandante della *Saratoga*. «Un radar era acceso - ammise Flatley - seppur a basso regime. Comunque quanto bastava a registrare gli aerei in volo che erano moltissimi». Accertare l'esatta posizione di tutte le portaerei è fondamentale per l'accertamento della verità su quella strage che provocò la morte di 81 persone. Più volte nelle registrazioni dei colloqui dei vari centri radar si parla di portaerei. Lo fanno anche i tre uomini che discutono a Poggio Ballone e parlano di Phantom e di altri aerei da caccia.

Le domande ai francesi. Sono sei i quesiti presentati alle autorità francesi. Su tre le autorità d'Oltralpe

hanno fatto sapere di non poter dare risposta. La prima riguarda «gli accertamenti sulla posizione in mare al momento del disastro della portaerei francese *Clemenceau*». Comprende anche la richiesta di «acquisizione di atti e risultati dell'inchiesta diretta ad accertare eventuali coinvolgimenti di aerei e navi francesi, la sera del disastro, secondo le dichiarazioni dell'ammiraglio Lacoste, già direttore del servizio segreto». Rifiutano di fornire chiarimenti «sulla presenza di un velivolo in volo la sera del disastro da Ajaccio a Tripoli». E non hanno risposto neanche alla richiesta di «accertamenti sul relitto di un apparecchio di misurazioni meteorologiche, ripescato nel corso delle operazioni di recupero dei relitti e delle salme nelle ore immediatamente successive al disastro». Il magistrato aveva anche chiesto di avere «le registrazioni radar da postazioni fisse o mobili relati-

ve al traffico aereo tra le ore 20 e 22 del 27 giugno 1980 nella zona di caduta del Dc 9 dell'Itavia». I francesi hanno risposto che queste registrazioni «non esistono». Ora Martelli ha deciso di insistere. E di chiedere ufficialmente la collaborazione di quel Paese per accertare cosa accadde dodici anni fa al largo di Ustica.

Il mistero della *Saratoga*. È clamorosa la novità emersa nel corso degli interrogatori compiuti negli Stati Uniti. Se le testimonianze dicono il vero perché l'uscita è sempre stata negata? Perché non è registrata nel diario di bordo consegnato dalle autorità americane al giudice Rosario Priore? Le procedure non prevedono la registra-

zione di questi movimenti nei brogliacci della capitaneria, ma sembra impossibile che tutto questo non sia invece registrato nel diario che viene compilato ogni giorno a bordo di tutte le navi e dunque anche della *Saratoga*. Il lavoro dei magistrati entra in una fase delicatissima. A questo punto sono moltissimi gli elementi da accertare per ricostruire esattamente cosa accadde quella sera. Uno su tutti: a che ora la *Saratoga* mollò gli or-

mezzi? Prima del disastro? Dopo? Qualsiasi sia l'orario è determinante sapere come mai a bordo della portaerei si decise di compiere un'esercitazione mentre la nostra difesa aerea era in allarme per la scomparsa dagli schermi radar di un aereo. È possibile che il comandante della *Saratoga* abbia lasciato il porto di Napoli dopo aver saputo che un velivolo era stato abbattuto?

Commissione Difesa. Nei prossimi giorni il ministro della Difesa, Salvo Andò, riferirà sugli sviluppi della vicenda di Ustica di fronte alla commissione parlamentare. «L'audizione del Ministro - ha spiegato il presidente Savio - servirà a ricondurre in ambito parlamentare quanto il ministro della Difesa ha avuto occasione di dichiarare in altre sedi, con particolare riferimento alla richiesta di collaborazione già formulata al governo degli Stati Uniti».

Mig libico, riemergono i legami con la tragedia di dodici anni fa

Il mistero del Mig libico continua a intrecciarsi con quello del Dc 9 dell'Itavia precipitato al largo di Ustica. Ma i magistrati continuano a ottenere rifiuti alle loro richieste presentate ad autorità straniere per ottenere nuovi elementi su quell'aereo che, secondo la versione ufficiale, precipitò sulla Sila il 18 luglio del 1980, esattamente ventuno giorni dopo il disastro di Ustica. L'autorità giudiziaria si è rivolta alla Russia, il Paese di produzione del velivolo per sapere a chi fu venduto. «Non esiste un trattato di assistenza giudiziaria - è stata la risposta ufficiale fornita dalle autorità di quel Paese - e dunque non è possibile fornire alcun chiarimento». Risposta alquanto strana visto

che la Russia ha ottenuto la massima collaborazione e disponibilità delle autorità italiane per quel che riguarda l'inchiesta sui fondi neri del Pcus e la missione a Roma del magistrato Stepankov.

Poco o nulla hanno voluto dire anche le autorità americane. In particolare il maggiore Warren Walters, interrogato dal giudice Priore il 9 dicembre del 1991. Il 22 luglio 1980, l'ufficiale partecipò al sopralluogo sulla Sila. Al magistrato ha spiegato però che su molti elementi non è possibile fornire una risposta visto che si tratta di particolari che attengono «alla sicurezza nazionale degli Stati Uniti». Ora le autorità italiane hanno deciso di insistere.

Ustica/ Il Dipartimento della Difesa nega che la portaerei sia uscita dal porto di Napoli la sera del disastro

«La Saratoga non si è mossa»

Gli Usa: ci sarebbero volute ore di manovra e migliaia di persone

- L'ammiraglio Flatley smentisce che la sua nave «come ho sempre dichiarato» abbia preso il mare il 27 giugno 1980. Il portavoce del Pentagono: nessun altro mezzo statunitense era nel Mar Tirreno

dal nostro corrispondente
ANNA GUAITA

NEW YORK - E' con aperta incredulità che al Dipartimento della Difesa accolgono la notizia che i giornali italiani hanno ieri accusato il Pentagono di aver mentito sulla notte del 27 giugno 1980. La teoria che nelle ore dell'abbattimento del jet dell'Itavia la portaerei Saratoga abbia lasciato il porto di Napoli per una breve esercitazione al largo e poi sia rientrata viene negata recisamente. Ce lo dichiarano con poche parole nette al Dipartimento della Marina, ce lo confermano con una lunga dichiarazione ufficiale al Dipartimento della Difesa, ma soprattutto ce lo spiegano in via privata alcuni funzionari che descrivono i motivi tecnici per cui è impossibile per una portaerei "scivolare silenziosamente" fuori da un porto: «L'uscita di un gigante del mare come la Saratoga da un porto come quello di Napoli non può avvenire se non nell'arco di ore di manovra, con l'aiuto di migliaia di persone» spiega sotto il velo dell'anonimato un ufficiale della Marina.

Lo stesso ammiraglio James Flatley, che comandava la Saratoga, ci fa arrivare per via indiretta la sua secca smentita: quella notte, la sua nave non prese il mare, "come ha sem-

pre dichiarato".

Vediamo dunque di ripercorrere i fatti di quei giorni come li descrive il Dipartimento della Difesa. Il portavoce, comandante Ken Sutterfield, chiarisce che la «Saratoga si trovava alla fonda nel porto per il consueto periodo di vacanze del 4 Luglio (festa dell'indipendenza, n. d. r.)». In altre parole, dal 23 al 6 luglio, i marinai della Saratoga godevano del cosiddetto "Ship Liberty", cioè del lasciapassare per raggiungere la terra ferma. Per di più, nella notte dell'incidente, «nessun'altra nave o aereo delle forze armate statunitensi si trovava nel mar Tirreno». Gli abbiamo chiesto se è possibile che i documenti della nave siano stati manomessi: «Manomettere i libri di bordo è una violazione della legge statunitense. E comunque, no, i libri non sono stati manomessi - ha dichiarato ancora il portavoce della Difesa -. Tutte queste informazioni sono state passate agli inquirenti italiani». Sutterfield ci tiene ad aggiungere un'ultima vibrante protesta: «Neghiamo categoricamente che navi o aerei statunitensi siano coinvolti nella tragica perdita dell'aereo italiano».

Al Dipartimento della Marina, rispondono lapidariamente: «La Saratoga non si è messa in mare

quella notte. E' stata sempre ferma in porto». E gli esperti, sempre in via privata, suggeriscono vari modi per comprovare le parole delle autorità: «Siccome la Saratoga era in porto per un periodo di vacanze, basterebbe controllare le carceri napoletane - consiglia un ufficiale -. Sicuramente qualche decina fra le migliaia dei marinai della portaerei saranno finiti dietro le sbarre quella notte per ubriachezza.

«Una portaerei delle porzioni della Saratoga - aggiunge un altro - non può accendere i motori e lasciare il porto da sola. Causerebbe un maremoto. E le manovre per prendere il mare sono lunghe e complicate. Bisogna tirar su gli ormeggi e le ancore. Poi devono intervenire le navi rimorchiatrici. E nel porto di Napoli queste navi sono gestite da una ditta privata che ne ha l'appalto e che sicuramente conserva documenti sulla loro attività.

Sono i rimorchiatori che portano il gigante fuori dal porto. E anche una volta raggiunto il mare aperto, la Saratoga procede a una velocità massima di 30 miglia all'ora. Come poteva, in una sola notte, disancorare, raggiungere il largo, fare le manovre di esercitazione e tornare, senza svegliare l'intera città, senza lasciare traccia dietro di sé?».

La portaerei americana lasciò il porto di Napoli? Ci sarebbe una testimonianza diretta

Ustica, nuove polemiche

Nonostante le smentite Usa, restano i dubbi sulla Saratoga

□. Si attende intanto la risposta della Francia sui movimenti della Clemenceau. A Roma il ministro della Difesa francese

«La portaerei Saratoga non ha avuto nulla a che fare con la tragedia di Ustica. Quel giorno era in porto a Napoli». Il ritornello si ripete. Il Pentagono continua a smentire. Eppure le indiscrezioni parlano di una testimonianza diretta. E riportano al racconto dell'ammiraglio James Flatley, all'epoca comandante della portaerei americana. Fu lui a dire che la sera del disastro la Saratoga lasciò la rada del porto di Napoli per un'esercitazione? È possibile che arrivi proprio da Flatley una smentita alla versione ufficiale? In Italia queste voci non hanno trovato alcuna conferma. Dagli Stati Uniti continuano ad arrivare invece secche smentite. «No comment», invece la risposta del portavoce della Cia Peter Earnest riguardo al gruppo d'indagine guidato dall'allora capostazione dell'agenzia di Langley in Italia Duane Dewey Clarridge che per una settimana, a partire dal 27 giugno di dodici anni fa, svolse lavori di ricerca sull'evento nella sede dell'ambasciata americana di via Veneto.

Anche su questo i magistrati attendono una risposta ufficiale, ma la loro attenzione è puntata soprattutto sull'esatta posizione di tutte le portaerei. Oltre alle notizie chieste agli Stati Uniti sulla Saratoga, si attende la risposta della Francia sulla Clemenceau che secondo le dichiarazioni dell'ammiraglio Lacoste, ex capo dei servizi segreti, la sera del 27 giugno 1980 era ancorata nel porto di Tolone. Questa mattina arriverà a Roma il ministro della Difesa francese, Pierre Joxe, ma non porterà clamorose rivela-

zioni.

«Ho avuto modo di chiarire al ministro Joxe - ha spiegato ieri il ministro Andò - in Italia per partecipare alla riunione interministeriale Ueo e non a discutere sulla vicenda di Ustica, che l'inchiesta giudiziaria è giunta ad una fase molto delicata e che il prosieguo dell'inchiesta va agevolato con ogni mezzo da parte di tutte le autorità italiane e straniere alle quali è stato richiesto finora di collaborare. Da parte mia non sono stati chiesti miracoli. Non ho chiesto che altri ricostruiscano nei dettagli la dinamica dell'incidente, che facciano insomma ciò che da anni stiamo cercando di fare tra mille difficoltà. Ho chiesto solo di far avere ai giudici italiani ciò di cui hanno bisogno. Naturalmente in questi rapporti occorre rispettare le giuste forme, lo strumento delle rogatorie internazionali per ottenere documenti e altri materiali utili all'inchiesta. I rapporti tra i governi vanno tenuti attraverso i ministri della Giustizia. Il nostro obiettivo finale è quello di mettere in condizione i magistrati che stanno seguendo la vicenda di poter giungere finalmente alla verità. Non si chiede un giudizio sulla rilevanza delle notizie, ma semplicemente di passare le carte ai magistrati italiani, i quali poi decideranno ciò che è utile e ciò che non lo è».

Ieri i magistrati hanno intanto affidato una nuova perizia sui nastri delle postazioni di Ciampino, Palermo e Marsala, precedenti all'ora dell'abbattimento del Dc 9 dell'Itavia, precipitato nel Tirreno con 81 persone a bordo.

F.Sar.

IL MESSAGGERO
VENERDI'
24 NOVEMBRE 1995

Ustica, la Nato consegna le registrazioni radar "riservate"

ROMA — La mezz'ora chiave della tragedia di Ustica, quella seguita al disastro del Dc9 Itavia del 27 giugno 1980, non è più un mistero. La Nato, aderendo alla specifica richiesta avanzata dal presidente del consiglio Lamberto Dini, ha infatti consegnato al giudice istruttore Rosario Priore la "chiave di lettura" necessaria a decifrare le registrazioni riservate dei tracciati radar dell'alleanza atlantica in funzione la notte della tragedia.

Adesso i giudici dovrebbero essere in grado di capire cosa successe veramente in quel "buco" temporale, vale a dire in quella famo-

sa mezz'ora che parte dall'ultimo contatto radar del Dc9 registrato dalla base radar di Licola, avvenuto alle 21 del 27 giugno.

Intanto, ci sarebbero nuovi elementi in mano ai magistrati, che confermerebbero l'ipotesi secondo la quale il Mig libico riavvenuto il 18 luglio dell'80 sui monti della Sila, sarebbe invece caduto lo stesso giorno del disastro aereo. Ipotesi che si baserebbero non soltanto sulle contraddizioni dell'autopsia effettuata sulla salma del pilota del caccia, ma anche su altre novità investigative emerse in queste settimane e che potrebbero portare ad altre incriminazioni.

In un'intervista l'ammiraglio Flatley ripete: quella sera la portaerei non si mosse da Napoli

IL MESSAGGERO
GIOVEDÌ
26 NOVEMBRE 1992

Ustica, due verità dagli Usa

Il giudice vuole risentire l'ex comandante della Saratoga

□ A Priore l'ufficiale americano l'anno scorso avrebbe parlato di una esercitazione il giorno della strage. L'enigma dei radar

di FIORENZA SARZANINI

«La sera della tragedia di Ustica la Saratoga non si mosse dalla rada del porto di Napoli». James Flatley, capitano della portaerei nel 1980, continua a smentire. E in un'intervista rilasciata al settimanale "Europeo" nega di aver mai parlato di fronte al giudice Priore di un movimento della portaerei dalla rada. Nei giorni scorsi aveva parlato di un «equivoco». Ora afferma di non «aver mai detto una cosa del genere». Questo basta ai magistrati per decidere di interrogarlo di nuovo. La richiesta di rogatoria per gli Stati Uniti è già partita. I giudici vogliono sapere come mai le ultime dichiarazioni dell'ammiraglio siano in contrasto con quanto dichiarato nel 1991. E soprattutto approfondire le "discrepanze" tra le sue dichiarazioni e quanto registrato nel libro di bordo della Saratoga. In quelle carte non si parla mai di "uscita". Appena tre giorni fa fonti vicine all'ammiraglio hanno spiegato che «nei giorni della tragedia di Ustica, la Saratoga era impegnata in esercitazioni simulate che non ne comportarono uscite in mare aperto».

Ora lo ripete Flatley in prima persona: «Non c'è stata alcuna esercitazione né il 27, né il 28 giugno. Con i magistrati ho parlato soltanto di una "fast cruise", una simulazione che si fa senza muovere l'ancora, avvenuta il 2 luglio». L'ammiraglio vuole che la sua deposizione sia resa pubblica. È convinto che questo servirà a fugare ogni sospetto. «Quella sera dormivo a bordo, ma dell'incidente al Dc 9 - racconta - lo seppi dai giornali. Poi, qualche giorno dopo fui contattato da

qualcuno che voleva sapere se i nastri radar avevano visto qualcosa. Rispondemmo che non avevamo nulla». Ma non fu proprio Flatley, nel 1990, ad affermare di aver consegnato un nastro a una persona salita a bordo? L'ammiraglio nega anche questo. Afferma che le sue parole al telefono con una giornalista del Tg 2 non furono riportate in maniera esatta. E per dar consistenza a questa tesi fornisce particolari inediti sui radar della Saratoga.

«I nastri non registravano ciò che i radar captavano, ma solo i parametri di funzionamento. Quando la portaerei si trovava nel porto di un paese amico e alleato rimaneva senza difese radar e senza copertura aerea. Erano i padroni di casa a fornire le difese». Possibile che i radar della Saratoga non abbiano registrato nulla? Anche su questo i magistrati vogliono risposte più precise. E chiedono di averle direttamente dall'ammiraglio Flatley. Della strage di Ustica ha parlato un anno fa e ha fornito una versione che contrasta con quanto afferma adesso. Continuerà su questa linea anche di fronte ai magistrati? Ritratterà quanto affermato? E continuerà a parlare di equivoco?

I giudici attendono la risposta degli Stati Uniti. Più volte negli ultimi mesi il ministro della Giustizia, Claudio Martelli, e quello della Difesa, Salvo Andò, hanno sollecitato la collaborazione delle autorità americane. Sia l'ambasciata, sia il Pentagono hanno risposto di aver sempre dato la massima disponibilità alle autorità del nostro Paese. I magistrati attendono adesso le loro risposte.

Non ci sono più soldi, lanciato un appello alla solidarietà Ustica, chiude l'associazione dei parenti

«La verità ha un prezzo che vogliamo pagare». La loro battaglia non ha mai subito battute d'arresto, ma ora i familiari delle vittime di Ustica si trovano costretti ad abbandonare il campo. L'associazione che dal 1989 lotta per avere giustizia, è costretta a chiudere per mancanza di fondi. Non ci sono soldi e i familiari di quelle ottantuno persone morte per l'abbattimento del Dc 9 Itavia non riescono più a rispettare l'impegno preso con gli avvocati e con i periti che nell'inchiesta su quella strage rappresentano la parte civile.

È Daria Bonfietti, che in quella strage perse il fratello, a farsi portavoce di un appello «a tutti gli amici della verità». «Davanti a noi - spiega - abbiamo una scelta drammatica: o

□ **Decisivo, in questi anni, il ruolo dei familiari delle vittime per la ricostruzione della verità. «Non possiamo rimproverarci nulla»**

considerare chiuso il proprio compito, lasciando ad altri, Parlamento, governo, magistratura, di proseguire, ma facendo così mancare quella scrupolosa vigilanza delle famiglie che fino ad oggi ha efficacemente contribuito a dissipare il cumulo di falsità e depistaggi nel quale l'inchiesta ha rischiato più volte di naufragare; o sforzarsi di proseguire nel suo impegno. Per tutto ciò avremmo bisogno di una solidarietà concreta e, in questo momento di crisi, i

contributi di cittadini ed enti sono inesistenti».

Sino ad ora l'associazione ha potuto vivere grazie ai contributi volontari di privati cittadini, enti pubblici, sindacati, banche, gruppi parlamentari che avevano stanziato una somma di 280 milioni. Questi soldi ormai sono finiti e i familiari delle vittime rischiano di essere costretti a gettare la spugna. «Senza voler fare gli eroi - aggiunge Daria Bonfietti - posso dire che crediamo di aver portato la verità su un piatto d'argento a magi-

stratura e istituzioni. Prende sempre più consistenza lo scenario di guerra aerea che le famiglie delle vittime avevano sempre denunciato. L'istruttoria durerà ancora un anno e poi ci saranno tutti gli anni del processo. Riteniamo fondamentale continuare a percorrere questa strada intrapresa tre anni fa, ma se ciò fosse impossibile non possiamo rimproverarci nulla». Daria Bonfietti è comunque convinta che qualcosa succederà e che la solidarietà riuscirà a farli andare ancora avanti. «Per questo - afferma - voglio comunque ricordare il numero del nostro conto corrente bancario che è il 10111 della cassa di risparmio di Bologna, agenzia 17».

F.Sar.

«Su Ustica vi abbiamo detto tutto»

L'ambasciatore Usa Peter Secchia insiste: quella sera né navi, né aerei

- L'ammiraglio all'epoca comandante della Saratoga nega di aver mai fornito elementi sul «movimento» della portaerei. Nuovi fondi per l'associazione dei parenti delle vittime: non dovrà chiudere

di FIORENZA SARZANINI

Cinque pagine dattiloscritte per ribadire che gli Stati Uniti non hanno alcuna responsabilità nella strage di Ustica. E per ripetere che la sera del 27 giugno 1980 «nella zona non vi era alcuna nave da guerra o aereo da combattimento Usa in grado di abbattere il Dc 9 dell'Itavia». Prima di lasciare l'Italia, l'ambasciatore Peter Secchia decide di rispondere alle notizie di questi ultimi giorni che riguardano un'uscita della Saratoga dal porto di Napoli. Lo fa con un comunicato inviato alla stampa in cui precisa che «in quel momento nel Mediterraneo non si svolgeva alcuna esercitazione della Nato o degli Stati Uniti e che la Saratoga rimase nel porto di Napoli dal 23 giugno al 6 luglio del 1980».

Secchia parla anche delle richieste di rogatorie inviate dai giudici italiani alle autorità del suo Paese e ancora senza risposta. «Con la consegna delle ultime risposte - afferma - abbiamo dato esecuzione a 28 delle 31 richieste. Stiamo provvedendo a dare esecuzione ad altre due arrivate di recente». Una riguarda l'interrogatorio dell'ammiraglio James Flatley, all'epoca comandante della Saratoga. I magistrati italiani lo hanno interrogato nel 1991 ma ora vogliono ascoltare nuovamente cosa ha da dire sulla sera del disastro. Nel corso del suo interrogatorio Flatley avrebbe fornito elementi su un "movimento" della portaerei il 27 giugno 1980. Ora lo nega categoricamente. Prima parla di un equivoco, poi esce allo scoperto e dichiara di vo-

ler rendere pubblici i verbali del suo interrogatorio davanti ai magistrati italiani.

Dall'Italia la risposta è immediata. Tramite il ministero di Grazia e Giustizia, il giudice Priore fa sapere di voler ascoltare nuovamente Flatley. Ora Secchia assicura che entro breve le autorità del suo Paese risponderanno a questa richiesta di rogatoria. «Il mio governo - afferma l'ambasciatore - ha sempre garantito la massima disponibilità a fornire ogni possibile assistenza alle indagini. Ad eccezione dei familiari delle vittime del disastro di Ustica, nessuno più delle autorità americane desidera che l'indagine giudiziaria in corso possa offrire la soluzione ai quesiti che finora non hanno avuto risposta».

Secchia ha una spiegazione anche per quel che riguarda le "non risposte" del suo Paese «alle accuse irresponsabili che le prove raccolte nell'inchiesta giudiziaria ufficiale dimostrerebbero infondate». «Noi - afferma - abbiamo mantenuto il segreto istruttorio. I magistrati, soltanto loro, sanno quanto ampiamente abbiamo collaborato e non hanno mai espresso altro che apprezzamento nei nostri confronti».

Buone notizie arrivano per i familiari delle vittime che qualche giorno fa avevano lanciato un appello sulla chiusura della loro associazione per mancanza di fondi. Non sarà così. Il produttore Mario Cecchi Gori ha deciso di far entrare nuovamente nei circuiti cinematografici "Il Muro di Gomma", il film su quella tragedia, scritto da Andrea Purgatori e diretto da Marco Risi. Gli

incassi saranno devoluti all'Associazione. Stessa cosa farà la "Rcs Video" che consegnerà ai parenti delle vittime parte del ricavato della vendita delle videocassette. «Non trovo le parole - ha affermato Daria Bonfietti - per manifestare la mia soddisfazione e la mia gratitudine per queste manifestazioni di solidarietà. A un passo dalla verità, rischiamo di perdere tutto. Il gioco è diventato così grosso, con le sue implicazioni internazionali, che l'Associazione non può più contare soltanto sui pochi soldi e le poche forze di 50 delle 81 famiglie».

Bonfietti ha svelato poi un particolare sui periti di parte. «All'ultima riunione dei periti che si è tenuta a Brescia, i consulenti degli imputati, che sono tutti militari come le persone inquisite, sono arrivati a bordo di automezzi militari. Finora ci siamo sempre chiesti chi provvedesse a pagare l'onorario di questi consulenti. Ora la risposta ci appare sin troppo chiara e inquietante».

Il giudice ha in programma interrogatori fino a venerdì Ustica, Priore in missione negli Usa

Il ruolo che la portaerei americana Saratoga potrebbe aver avuto nella strage di Ustica sarà chiarito una volta per tutte stamane, a quattr'occhi, in un ufficio di Washington. Intorno a un tavolo siederanno il giudice istruttore di Roma Rosario Priore e l'ammiraglio James Flatley, che all'epoca comandava la portaerei statunitense.

Ma è solo questo lo scopo della trasferta americana dei giudici romani Rosario Priore e Cesare Salvi e del colonnello dell'Arma Marcantonio Bianchini. Oltre all'esatta posizione della Saratoga la sera del 27 maggio '80, i giudici vogliono sapere perché quel giorno il diario di bordo della portaerei fu scritto da un unico sottufficiale e se è vero che all'ambasciata Usa a Roma si costituì in

□ Con il Giudice Salvi e il colonnello Bianchini ascolterà le testimonianze per fare luce sugli spostamenti della Saratoga

tutta fretta un «gruppo di lavoro» per indagare sulla tragedia. E in caso di risposta affermativa, Priore e Salvi vogliono conoscere a quali conclusioni arrivò. La delegazione italiana resterà negli States fino a venerdì per cercare una risposta a questi interrogativi, importanti per accertare che cosa successe al Dc9 dell'Itavia caduto in mare quella sera per cause ancora misteriose.

Per il Pentagono la «pi-sta americana» scandagliata da Priore non ha consistenza alcuna: la gigantesca portaerei non avrebbe

nulla a che vedere con la tragedia di Ustica. Dal 23 giugno al 6 luglio non si sarebbe mossa dalla rada del porto di Napoli, con i radar spenti e con tutti i suoi aerei spostati alla base siciliana di Sigonella.

A dispetto delle ripetute smentite Usa, la Saratoga è entrata nell'inchiesta giudiziaria per presunte «anomalie» nel diario di bordo (in genere aggiornato dal sottufficiale di servizio al termine delle sue quattro ore di turno e trovato invece scritto interamente dalla stessa mano per tutto il giorno) e per presunte «discrepanze» nelle di-

chiarazioni dell'allora comandante della portaerei Flatley. Che aveva già spiegato che effettivamente ci fu una esercitazione «fast cruise» il 2 luglio ma si trattò di una manovra simulata, a tavolino. Il Pentagono ha inoltre parlato di «ricopiatura in bella del diario di bordo ad opera di una stessa mano». Le verifiche giudiziarie di Priore a Washington mirano anche ad accertare un secondo aspetto della «pi-sta americana»; se per caso Cia e Pentagono non sappiano più di quanto hanno finora detto.

Da parte sua, il giudice Priore ha tenuto a sottolineare che gli americani «sono sempre stati collaborativi e adesso sono ancora più rapidi» nel rispondere alle rogatorie su Ustica.

Ustica, Priore interroga due esperti della marina Usa

Resta per ora irrisolto il "giallo" sul diario di bordo della *Saratoga* nel giorno della tragedia di Ustica. Il giudice Priore e il pubblico ministero Salvi hanno interrogato a Washington due esperti della marina Usa: ne hanno ricavato chiarimenti importanti ma a quanto sembra non sono riusciti ad accertare in modo inequivocabile se il "giornale" redatto sulla portaerei il 27 giugno 1980. I magistrati hanno acquisito i microfilm di un anno intero del diario di bordo. Ha anche domandato di poter interrogare i sottufficiali di turno sulla *Saratoga* il giorno di Ustica ma ciò non sarà possibile nel corso dell'attuale trasferta. L'interrogatorio dell'ammiraglio Flatley, all'epoca comandante della *Saratoga*, già interrogato nel dicembre 1990: così com'è, il documento conferma la tesi ufficiale americana secondo cui il giorno di Ustica la *Saratoga* era alla rada nel porto di Napoli e quindi del tutto estranea al misterioso disastro aereo.

IL POPOLO

in **B**reve

USTICA - Priore negli Usa interroga due esperti della marina

■ Ancora irrisolto il "giallo" intorno al diario di bordo della *Saratoga* nel giorno della tragedia di Ustica. Su questo punto cruciale della «pista americana» il giudice Rosario Priore, il pubblico ministero Giovanni Salvi e il colonnello dei carabinieri Marcantonio Bianchini hanno martedì interrogato a Washington due esperti della marina Usa: ne hanno ricavato chiarimenti importanti ma a quanto sembra non sono riusciti ad accertare in modo inequivocabile se per caso il diario redatto sulla portaerei il 27 giugno 1980 - quando il Dc9 dell'Itavia si inabissò nel mare vicino a Ustica - sia stato in qualche modo manipolato. Il diario viene in genere aggiornato dal sottufficiale di servizio alla fine delle sue quattro ore di turno: quel 27 giugno però un'unica calligrafia copre cinque turni. Per l'«anomalia» il Pentagono e l'allora comandante della *Saratoga* James Flatley hanno una spiegazione: fu semplicemente ricopiato in bella il frettoloso brogliaccio di bordo. Si sarebbe trattato di una pratica corrente. A quanto trapelato, una simile versione dei fatti non è finora apparsa al centro per cento convincente: analizzando il diario della *Saratoga* in due mesi del 1980, i giudici italiani hanno infatti riscontrato che solo in un'altra occasione un'unica mano ha scritto i rapporti di 3 turni».

Parla l'ambasciatore americano: «Fin dall'inizio abbiamo indagato per sapere se avevamo navi in zona»

«Su Ustica collaboriamo solo noi»

Secchia: accusare gli Stati Uniti è un atto di irresponsabilità

□ «L'America quando fa errori, lo ammette». «Se avessimo attivato i radar della Saratoga il sistema tv di Napoli sarebbe saltato»

di FIORENZA SARZANINI

«Accusare gli Stati Uniti per la strage di Ustica è un atto di irresponsabilità. Noi abbiamo sempre fornito all'Italia la massima collaborazione. Fin dall'inizio abbiamo indagato per sapere se nostri aerei erano coinvolti, se avevamo navi in zona, se mancavano dei missili. Tutte gli accertamenti hanno dato esito negativo. Quello che potevamo fare è stato fatto. Purtroppo sono state dette molte incertezze e falsità sul nostro conto». Prima di lasciare il nostro Paese, Peter Secchia, l'ambasciatore degli Stati Uniti, accetta di parlare di quella tragedia che provocò la morte di 81 persone.

Qualcuno ritiene che l'America sappia cosa accadde la sera del disastro di Ustica. Ambasciatore lei cosa risponde?

«Se sapessimo tutto non faremmo mai errori. L'America fa errori, ma quando succede lo ammette».

Lei parla di errori. Non potrebbe essere quello di un altro Paese?

«Non lo so, non parlo degli altri Paesi. Io non accuso altri Paesi e vorrei che gli altri facessero altrettanto. Chiunque lo fa senza avere fatti, è un irresponsabile. Il problema è che in Italia si ritiene che noi possiamo vedere tutto. Io

posso soltanto dire che i nostri satelliti non fotografano i Paesi amici. L'Italia è un Paese amico».

I giudici italiani puntano molto sulla collaborazione degli Stati Uniti. È possibile che sia questa la ragione di tanta attenzione nei vostri confronti?

«Non lo so, ma questo non giustifica le accuse irresponsabili che vengono mosse all'America. Forse ciò accade perché siamo l'unico Paese che collabora e risponde alle autorità italiane».

Non crede che negli anni passati ci sia stato in Italia il tentativo di indirizzare le indagini verso gli Stati Uniti per scaricarsi di un problema?

«Chi dice che il governo italiano non fa nulla per la verità?».

Una commissione parlamentare, quella presieduta dal senatore Gualtieri, ha puntato il dito contro alcuni politici e militari italiani.

«Non faccio commenti sull'attività delle commissioni parlamentari».

In questo periodo tutta l'attenzione si è concentrata sulla «Saratoga». Molti ritengono che i nastri radar della portaerei potrebbero dare un contributo alle indagini. Lei cosa risponde?

«Nel 1980 la "Saratoga"

funzionava con una tecnologia degli anni 50 e non aveva registrazioni radar su nastri, anche quando i radar erano in funzione. Allora non c'era il sistema di registrazione automatica».

Dunque non esistono nastri?

«Quella sera i radar non erano in funzione. E comunque quando la nave è in porto noi non usiamo i radar. Se siamo in un Paese amico ci affidiamo ai suoi radar. Se avessimo attivato i nostri, tutto il sistema televisivo della zona di Napoli sarebbe andato in tilt».

Due giorni fa l'ammiraglio Flatley ha confermato ai magistrati italiani che la «Saratoga» non si mosse dal porto di Napoli la sera del disastro. Ora i giudici vogliono interrogare Duane Clarridge. Crede sarà possibile?

«Non so perché si dà tanta importanza a Clarridge. Il suo nome non compare

mai nei documenti ufficiali che ho visto».

Ma lui partecipò alla riunione che si tenne in ambasciata a Roma la notte della tragedia.

«Nulla di strano. Se domani ci fosse un incidente aereo, io convocherei immediatamente una riunione per sapere se gli Stati Uniti sono in qualche modo coinvolti. Ci siamo riuniti anche dopo le stragi di Palermo in cui hanno perso la vita i giudici Falcone e Borsellino. Se non l'avessi-

mo fatto la sera del disastro di Ustica ci avrebbero criticato e forse accusato di mancanza di interesse nei confronti delle vittime e delle loro famiglie».

Non ritiene che sia importante per i magistrati conoscere le conclusioni di quelle riunioni?

«Se quella riunione c'è stata ed era simile a quelle cui io partecipo, posso dire che raramente si arriva a una conclusione».

Cosa sa del Mig libico?

«Assolutamente nulla».

Priore torna dagli Usa e segue la pista francese

WASHINGTON - «Abbiamo avuto la massima collaborazione e acquisito elementi utili all'inchiesta. E abbiamo instaurato rapporti con il Pentagono che daranno con ogni probabilità buoni risultati anche in futuro». Con queste parole il giudice Rosario Priore si è congedato dagli Usa dopo quattro giorni di interrogatori, indagini e contatti a Washington, accompagnato dal sostituto procuratore Giovanni Salvi. Risultato: importanti verifiche della «pista americana», ma anche la certezza che l'oscura vicenda del Dc9 dell'Itavia esploso il 27 giugno 1980 sopra il mare di Ustica richiederebbe un atteggiamento di maggior collaborazione da parte di altri paesi, in primo luogo la Francia e poi la Libia e la Russia.

Tuttavia due «testi» importanti non sono stati interrogati: l'ex capo della Cia in Italia Duane Claridge e l'addetto militare Dick Coe, membro del «gruppo di lavoro» che si costituì all'Ambasciata Usa a Roma subito dopo il disastro. «Nessuno mi ha chiesto di incontrare Priore», ha fatto sapere ieri sera il primo, forse perché «appena rientrato da un viaggio in Svizzera». Il secondo non si è presentato all'interrogatorio perché il suo volo da Dallas è stato cancellato a causa del maltempo.

È precipitato sui monti di Firenze. Appena avvistato è stato subito circondato

di CLAUDIA RICONDA

FIRENZE - Si è schiantato sul monte Iavello, a nord di Prato, il G-222 della 46ª aerobrigata di Pisa scomparso dai radar alle 14.42 di mercoledì. Il relitto è stato avvistato da un elicottero alle 15.45 di ieri, 25 ore dopo che l'aereo, che volava con un bimotore gemello, era stato inghiottito da un banco di nubi. In serata il ministero della Difesa ha comunicato ufficialmente che i componenti dell'equipaggio - il maggiore Carlo Stoppani, 32 anni, originario di Senigallia, sposato e padre di una bambina, il tenente Paolo Dutto, 25 anni, torinese, e il maresciallo Cesare Nieri, 54 anni, nato a Montaleone in provincia di Firenze, sposato e padre di due figli - sono morti nell'incidente.

Per qualche ora, nel pomeriggio, si sono diffuse notizie incontrollate sul carico del G-222. L'aereo era ufficialmente in volo di addestramento tattico con duplice obiettivo: l'intervento militare e la missione antincendio. Subito dopo il ritrovamento del relitto, il magistrato ha ordinato che la zona venisse circondata da un'impenetrabile cordone sanitario: questo ha alimentato le voci



Le ricerche del «G222» caduto nelle campagne di Prato

lo può essere costituito dal carburante, il kerosene: se l'aereo non ha preso fuoco può esservi il rischio di un incendio». Identiche smentite sulla presenza di mercurio sono venute dalle autorità militari che dirigevano le operazioni di ricerca. E in serata i vigili del fuoco hanno dichiarato che nella zona non è stata segnalata la presenza di sostanze tossiche.

dei vigili del fuoco, che era decollato da Arezzo ed era impegnato da ore nella ricerca che ha visto impiegati centinaia di uomini dell'esercito, dei carabinieri, della guardia forestale e dei vigili del fuoco. I paesi di Vernio, Vaiano, Cantagallo, Lucciana, hanno assunto con il passare delle ore l'aspetto di zona totalmente militarizzata.

Il maltempo, la nebbia, il ghiaccio e il fango, e poi anche le segnalazioni confuse e contraddi-

ROMA - Un altro caso misterioso è emerso nelle indagini sulla strage di Ustica: le registrazioni telefoniche dei centri radar di Ciampino, Palermo e Marsala sarebbero state manomesse. Le notizie ufficioso, circolate negli ambienti giudiziari, si riferiscono alle registrazioni telefoniche intercorse nella notte del 27 giugno '80 durante le ricerche del Dc 9.

Il giudice Bucarelli ordinò negli anni passati la trascrizione delle bobine per un periodo di un'ora e mezza dopo la scomparsa dell'aereo, cioè fino alle 22.30 del 27 giugno. L'attuale giudice istruttore, Rosario Priore, nelle settimane scorse, ha ordinato una perizia per conoscere tutte le co-

Ciampino, Palermo, Marsala Ustica: manomessi i nastri telefonici dei centri radar

municazioni telefoniche dei centri di Ciampino (tre canali), Palermo e Marsala fino alla mattina del 28 giugno. Come è noto dalle prime trascrizioni, tra l'altro, si è appreso che Ciampino intervenne presso l'ambasciata Usa per avere notizie sulla fine che aveva

fatto il Dc 9. Ma la telefonata tra Ciampino e l'ambasciata non appariva tra le trascrizioni. I nuovi periti, incaricati da Priore, di trascrivere le conversazioni, hanno trovato i nastri completamente muti dopo le ore 22.30. L'avvocato Franco Di Maria, legale dei familiari delle vittime ha così commentato questo ultimo mistero: «Si possono formulare due sole ipotesi, o si tratta dell'ennesima manomissione o si ritenuto di cambiare i nastri per verificare cosa era successo all'aereo. In quest'ultimo caso, però, ci dovrebbe essere altri nastri che invece non esistono e siccome una bobina porta scritta "fino al 28 mattina" quest'ultima ipotesi, per ora, non è attendibile».

Trovato l'aereo ma è top secret Cosa trasportava il G222?

role d'ira: «Se a bordo di quell'aereo - aveva detto - ci fosse stato qualche pezzo grosso, chissà a che movimento ci sarebbe stato... vece c'erano tre disgraziati che hanno dato la vita per l'aeronautica; ecco il bel ringraziamento che hanno avuto».

La moglie del maresciallo Nieri, Lucia Ceccoli, circondata fettuosamente dai moltissimi amici del marito, ha dimostrato grande dignità. Da anni cerca di convincere il marito, sulle glie della pensione, a smettere di volare. Lui, che si era arruolato volontario in aeronautica a 17 anni, non voleva saperne, e volte le aveva detto: «Se dovessi morire in volo, per me sarei un grande onore».

In serata erano arrivati a I da Torino i genitori del tenente Paolo Dutto, ricordato dai colleghi come un ottimo ufficiale, e una passione enorme per il volo per gli orologi. Da Verona, accompagnata dai genitori, è giunta a Pisa la moglie del maggiore Stoppani, Claudia Dal Dosso, madre di una bambina di due anni. Anna. Il maggiore Stoppani mandava l'equipaggio dell'aereo caduto. Alla 46ª brigata aerea

rato il fianco del monte Iavello. Inevitabile lo schianto. La carlinga si è disintegrata e i resti dell'aereo si sono dispersi nella zona, coperta da una fittissima foresta di faggi.

Il ritrovamento del relitto è stato comunicato alle squadre di soccorso alle 16.05. La notizia è arrivata a Pisa, alla 46ª aerobrigata, verso le 16.30, suscitando grande commozione fra i colleghi delle tre vittime. La lunghissima attesa aveva aggiunto rabbia

Difficile comprendere la dinamica dell'incidente, sul quale anche l'aeronautica militare - oltre alla magistratura - ha aperto un'inchiesta. Forse è stato il maltempo a tradire l'equipaggio del G-222. L'aereo era decollato alle 14.30 di mercoledì dall'aeroporto di Pisa con un bimotore gemello comandato dal tenente colonnello Italo Oddone. I due velivoli avevano volato a vista, mantenendosi a circa 500 metri di quota, fino a Prato. Qui avevano tro-

la vergogna di Ustica

*Il giudice chiede al governo di
costituirsì parte civile: oggi ne
discuterà il consiglio dei ministri*

Cosa prevedono i codici penale e militare per l'alto tradimento

Se condannati rischiano 13 anni

ROMA - Il reato contestato ai componenti lo Stato maggiore dell'Aeronautica, all'epoca dell'abbattimento a largo di Ustica del Dc 9 Itavia con 81 persone a bordo (Bartolucci, Ferri, Melillo e Tascio), è quello previsto dall'articolo 289 del Codice penale. «E' punito con la reclusione non inferiore a dieci anni, qualora non si tratti di un più grave delitto, chiunque commette un fatto diretto a impedire, in tutto o in parte, anche temporaneamente: 1) al Presidente della Repubblica o al Governo della Repubblica l'esercizio delle attribuzioni o delle prerogative conferite dalla legge; 2) alle Assemblee legislative o ad una di queste o alla Corte Costituzionale o alle Assemblee regionali, l'esercizio delle loro funzioni».

All'articolo 289 del Codice Penale, il giudice Priore avrebbe aggiunto l'aggravante, trattandosi di militari, prevista dall'articolo 77 (alto tradimento) del Codice militare di pace. «Il militare che commette alcuno dei delitti previsti dall'articolo 289 del Codice penale è punito a norma delle corri-



spondenti disposizioni dello stesso Codice, aumentata di un terzo la pena di reclusione». In conclusione la pena complessiva prevista dall'imputazione contestata dal giudice Priore, in caso di condanna definitiva è di 13 anni e quattro mesi di reclusione.

Per gli altri nove ufficiali incriminati dal giudice Priore, il reato ipotizzato è quello previsto dall'articolo 378 (favoreggiamento personale) del codice penale. «Chiunque, dopo che fu commesso un delitto per il quale la pena stabilisce l'ergastolo o la reclusione, aiuta taluno a eludere le investigazioni dell'Autorità è punito con la reclusione fino a 4 anni».

Le incriminazioni sono state contestate dal giudice Priore, inviando ai tredici ufficiali gli ex-avis di reato denominati anche «comunicazioni giudiziarie».

Questo tipo di provvedimenti è stato abolito con l'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale ed è stato sostituito con la «comunicazione di garanzia» che non prevede per il giudice la facoltà di stabilire se si tratti di indiziato o di imputato ma semplicemente di indagato. Siccome l'istruttoria sulla strage di Ustica procede, dopo due rinvii disposti dal governo, con le norme del vecchio codice di procedura penale, sono state usate le vecchie «comunicazioni giudiziarie».

la vergogna di Ustica

Ecco le stragi rimaste impunite

● MILANO - Banca dell'Agricoltura. 12 dicembre 1969, sedici morti, 105 feriti.

● BRESCIA - Piazza della Loggia. 28 maggio 1974. Otto morti, cento feriti.

● ITALICUS - 4 agosto 1974. Dodici morti, quarantotto feriti.

● BOLOGNA - 2 agosto 1980. Ottantacinque morti e duecento feriti.

● USTICA - 27 giugno 1980. Ottantuno morti.

● BOLOGNA - 23 dicembre 1984. Quindici morti e 230 feriti sull'«Espresso di Natale».

La reazione del presidente
della commissione stragi
Libero Gualtieri

“È solo l'inizio ora parlino giudici e politici”

di SANDRA BONSAITI

ROMA - «Sorpreso? No, assolutamente. Una notizia che purtroppo mi aspettavo, sapendo tutto dei silenzi, dei dinieghi di quel testimone muto che è stata l'Areonautica. Li avevamo notati noi della commissione, li hanno notati i giudici inquirenti. Non poteva accadere niente altro. Ma questo è solo l'inizio».

Scuote la testa, Libero Gualtieri, presidente della commissione sulle stragi impuniti. Per lui questa è una giornata nera, non assapora niente che assomigli al successo, alla soddisfazione di chi può affermare: l'avevamo detto. «Può sembrare strano, ma per me la notizia che stamani ci ha dato il ministro Rognoni è una notizia che mi riempie di tristezza. Chi di noi può rallegrarsi del fatto che un'istituzione come l'Areonautica si sia resa colpevole di reati tanto gravi?».

Un senso di sgomento

C'è questo senso di sgomento, nell'ufficio al secondo piano di Palazzo Madama, dove Gualtieri si ferma un momento a ripensare alla storia di questa giornata in cui si è avuta la certezza che i responsabili dei silenzi ne dovranno rispondere alla giustizia. Una giornata di grandi tensioni. Durante la conferenza dei capigruppo (lui è presidente dei senatori repubblicani) la preoccupazione per le esternazioni di Cossiga ha fatto chiedere anche a Gualtieri: «Ma il governo è in grado di garantire che le elezioni si svolgeranno in modo corretto?».

Pensieri e preoccupazioni diversi, che ruotano attorno al tema della democrazia tradita, delle congiure che hanno avvelenato la vita delle istituzioni. Come presidente della commissione Stragi sta tirando le fila delle relazioni sulle inchieste affrontate dalla commissione. Ha messo da qualche ora la parola «fine» alla relazione su Gladio.

In che senso, siamo solo all'inizio?

«E' un fatto che settori dell'Areonautica fossero da tempo al centro dell'attenzione sia della nostra commissione che della magistratura per il loro comportamento nei primi anni, nei primi tempi dell'inchiesta. Tutti sapevamo dei loro dinieghi, e oggi essi si sono rivelati delle breccie nelle quali ha potuto inserirsi la magistratura. Dunque, in questo momento i provvedimenti riguardano alti ufficiali dell'Areonautica e del Sios. Però sia la commissione che la magistratura hanno già indicato settori di altre amministrazioni dello Stato che sarebbero stati tenuti a collaborare con le inchieste...».

A chi si riferisce?

«Penso a una parte della magistratura inquirente e alle responsabilità politiche di chi aveva il dovere di controllo».

Qual è stato dunque e qual è ancora oggi il merito della commissione parlamentare?

«Credo che sia soprattutto quello di aver retto in tutti questi anni, senza lasciarci prendere dal desiderio o dalla tentazione di dare risposte di comodo, oppure addirittura, quando le cose apparivano troppo difficili, di chiudere. Abbiamo dimostrato dove possa portare una grande pazienza, la tenacia di leggere e rileggere quei documenti anche parziali che ci venivano consegnati, di rincorrere tutti quelli che erano stati distrutti. La commissione è certamente dietro al secondo recupero dei resti dell'aereo, di quella cosa che è stata ricostruita nell'hangar. Abbiamo saputo dimostrare che dodici anni dopo si possono ancora conseguire risultati».

Perché, secondo lei, c'è stato bisogno di tacere e mentire, di sviare le indagini come è accaduto per quasi tutte le altre stragi? Lei sa quale ipotesi stia seguendo la magistratura? Quale sia la verità vera di Ustica?

“Restano aperte tutte le ipotesi”

«Rimangono in piedi tutte le ipotesi di lavoro, ma niente, assolutamente niente, porta a pensare che l'aereo sia precipitato per una pura casualità oppure per un incidente, per un cedimento della struttura. Nella prerelazione della commissione non abbiamo suggerito una ipotesi, non abbiamo detto che è stato un missile. Abbiamo lasciato aperte tutte le strade. Per questo oggi siamo nelle condizioni di poter accettare questi risultati».

Presidente Gualtieri, come mai, secondo lei, tanto di oscuro è accaduto nel 1980? A parte Ustica, c'è la strage dell'agosto alla stazione di Bologna, ancora senza colpevoli. E c'è quel momento di grande attività della P2: i servizi segreti pidulsti e Gelli sono al massimo del potere...

«Io credo che il 1980 sia l'anno più brutto della storia della Repubblica».

In che senso?

«E' un anno che va indagato fino in fondo, e non soltanto per Ustica. Accaddero cose che fecero passare Ustica in secondo piano, c'erano grandi difficoltà di rapporti con la Libia, qui da noi avevamo il problema del presidente del Consiglio Cossiga accusato in Parlamento (per la fuga del figlio di Donat Cattin, n.d.r.). Cadde il Mig libico e quasi nessuno se ne accorse. Insomma, il 1980 è stato un anno avvelenato: lo racconteremo nella relazione».

, sott'accusa

ognoni ha portato la notizia

cioni e Giorgio Russo, capo operativo dello scalo di Ciampino, e Ernesto Basile De Angelis, responsabile del radar di Licola. E ancora il colonnello Claudio Coltelli e - unico indiziato non in forza all'Aeronautica - Federico Benincasa Mannucci, capo dell'ufficio del Sismi di Firenze. I commissari abbandonano alla spicciolata San Macuto. Potreb-

bero essere soddisfatti del passo di Priore - un passo che fa cadere il velo, che squarcia la lunga menzogna, e si deve anche alla loro ostinazione - ma non lo sono. La soddisfazione dei primi momenti si è sciolta nell'amarezza. Nelle poche frasi che accettano di dire domina lo scetticismo. Il presidente Libero Gualtieri spiega: «Negli ulti-

mi tempi, con la magistratura, abbiamo fatto cose che se fossero state fatte all'inizio ci avrebbero portati assai più vicini alla verità. Dopo undici anni la verità è difficile».

«La verità è che sono imputazioni che riguardano le responsabilità dei militari - sostiene il senatore Francesco Macis (pds) - mentre le indagini non mi



La carriera degli imputati

menti sul "caso Ustica".

La prima affermazione fu giudicata «inverosimile» dalla commissione d'inchiesta parlamentare, la seconda fu smentita da un «appunto tecnico» dell'Aeronautica che per oggetto aveva proprio la perizia giudiziaria sul "caso Ustica". Il documento è datato 26 agosto '89, è quindi successivo alla "relazione Pisano".

● **LAMBERTO BARTOLUCCI**, oggi in pensione consigliere d'amministrazione dell'Alitalia, nell'estate del 1980 era capo di stato maggiore dell'Aeronautica, ovvero il massimo responsabile della difesa aerea

e successivamente, nell'ottobre del 1983, è stato nominato capo di stato maggiore della Difesa.

68 anni, di Orbetello, Bartolucci, promosso generale di divisione aerea nel '76 e generale disquadra aerea nel '78, prima di diventare capo di stato maggiore dell'Aeronautica, è stato il responsabile dell'Ispettorato di assistenza al volo, la struttura militare che fino alla creazione dell'azienda civile di assistenza al volo, ha controllato il traffico aereo nel nostro Paese.

● **ZENO TASCIO** è oggi capo dell'Ispettorato logistico dell'Aeronautica. All'epoca del disa-

stro era, con il grado di colonnello, responsabile del secondo reparto aeronautico, il Servizio informazioni operative segrete (Sios).

Zeno Tascio ha sostenuto, a San Macuto, d'essersi occupato della tragedia del Dc9 soltanto a partire dall'8 agosto del 1980 smentito da due documenti (uno del 29 luglio, l'altro del 6 agosto dello stesso anno) nei quali il Sismi, il servizio segreto militare, gli attribuiva un ruolo investigativo anche in periodi precedenti. Tascio si è difeso con molti «non ricordo» e alla fine definendo «innattendibili» i documenti del Sismi.

La reazione del presidente
della commissione stragi
Libero Gualtieri

la Repubblica
giovedì 16 gennaio 1992

“È solo l'inizio ora parlino giudici e politici”

di SANDRA BONSANTI

ROMA - «Sorpreso? No, assolutamente. Una notizia che purtroppo mi aspettavo, sapendo tutto dei silenzi, dei dinieghi di quel testimone muto che è stata l'Areonautica. Li avevamo notati noi della commissione, li hanno notati i giudici inquirenti. Non poteva accadere niente altro. Ma questo è solo l'inizio».

Scuote la testa, Libero Gualtieri, presidente della commissione sulle stragi impunte. Per lui questa è una giornata nera, non assapora niente che assomigli al successo, alla soddisfazione di chi può affermare: l'avevamo detto. «Può sembrare strano, ma per me la notizia che stamani ci ha dato il ministro Rognoni è una notizia che mi riempie di tristezza. Chi di noi può rallegrarsi del fatto che un'istituzione come l'Areonautica si sia resa colpevole di reati tanto gravi?».

Un senso di sgomento

C'è questo senso di sgomento, nell'ufficio al secondo piano di Palazzo Madama, dove Gualtieri si ferma un momento a ripensare alla storia di questa giornata in cui si è avuta la certezza che i responsabili dei silenzi ne dovranno rispondere alla giustizia. Una giornata di granditensioni. Durante la conferenza dei capigruppo (lui è presidente dei senatori repubblicani) la preoccupazione per le esternazioni di Cossiga ha fatto chiedere anche a Gualtieri: «Ma il governo è in grado di garantire che le elezioni si svolgeranno in modo corretto?».

Pensieri e preoccupazioni diversi, che ruotano attorno al tema della democrazia tradita, delle congiure che hanno avvelenato la vita delle istituzioni. Come presidente della commissione Stragi sta tirando le fila delle relazioni sulle inchieste affrontate dalla commissione. Ha messo da qualche ora la parola «fine» alla relazione su Gladio.

In che senso, siamo solo all'inizio?

«E' un fatto che settori dell'Areonautica fossero da tempo al centro dell'attenzione sia della nostra commissione che della magistratura per il loro comportamento nei primi anni, nei primi tempi dell'inchiesta. Tutti sapevamo dei loro dinieghi, e oggi essi si sono rivelati delle breccie nelle quali ha potuto inserirsi la magistratura. Dunque, in questo momento i provvedimenti riguardano alti ufficiali dell'Areonautica e del Sios. Però sia la commissione che la magistratura hanno già indicato settori di altre amministrazioni dello Stato che sarebbero stati tenuti a collaborare con le inchieste...».

A chi si riferisce?

«Penso a una parte della magistratura inquirente e alle responsabilità politiche di chi aveva il dovere di controllo».

Qual è stato dunque e qual è ancora oggi il merito della commissione parlamentare?

«Credo che sia soprattutto quello di aver retto in tutti questi anni, senza lasciarci prendere dal desiderio o dalla tentazione di dare risposte di comodo, oppure addirittura, quando le cose apparivano troppo difficili, di chiudere. Abbiamo dimostrato dove possa portare una grande pazienza, la tenacia di leggere e rileggere quei documenti anche parziali che ci venivano consegnati, di rincorrere tutti quelli che erano stati distrutti. La commissione è certamente dietro al secondo recupero dei resti dell'aereo, di quella cosa che è stata ricostruita nell'hangar. Abbiamo saputo dimostrare che dodici anni dopo si possono ancora conseguire risultati».

Perché, secondo lei, c'è stato bisogno di tacere e mentire, di sviare le indagini come è accaduto per quasi tutte le altre stragi? Lei sa quale ipotesi sta seguendo la magistratura? Quale sia la verità vera di Ustica?

“Restano aperte tutte le ipotesi”

«Rimangono in piedi tutte le ipotesi di lavoro, ma niente, assolutamente niente, porta a pensare che l'aereo sia precipitato per una pura casualità oppure per un incidente, per un cedimento della struttura. Nella prerelazione della commissione non abbiamo suggerito una ipotesi, non abbiamo detto che è stato un missile. Abbiamo lasciato aperte tutte le strade. Per questo oggi siamo nelle condizioni di poter accettare questi risultati».

Presidente Gualtieri, come mai, secondo lei, tanto di oscuro è accaduto nel 1980? A parte Ustica, c'è la strage dell'agosto alla stazione di Bologna, ancora senza colpevoli. E c'è quel momento di grande attività della P2: i servizi segreti piduisti e Gelli sono al massimo del potere...

«Io credo che il 1980 sia l'anno più brutto della storia della Repubblica».

In che senso?

«E' un anno che va indagato fino in fondo, e non soltanto per Ustica. Accaddero cose che fecero passare Ustica in secondo piano, c'erano grandi difficoltà di rapporti con la Libia, qui da noi avevamo il problema del presidente del Consiglio Cossiga accusato in Parlamento (per la fuga del figlio di Donat Cattin, n.d.r.). Cadde il Mig libico e quasi nessuno se ne accorse. Insomma, il 1980 è stato un anno avvelenato: lo racconteremo nella relazione».

la vergogna di Ustica

□ la Repubblica
giovedì 16 gennaio 1992

Vergogna e imbarazzo ma anche rassegnazione fra gli Stati Maggiori. "Il Paese ha già scritto una sentenza di condanna..."

ROMA - Il giorno più nero per l'Aeronautica è il giorno del silenzio, dell'imbarazzo, della vergogna. Ma è anche il momento in cui inizia a trasparire il dissenso sui comportamenti del vertice della forza armata e dello stesso Ministero della Difesa. «Il problema per noi è che queste comunicazioni giudiziarie sono soltanto il timbro ufficiale, il timbro di un giudice, in calce ad una sentenza che il paese in cuor suo ha già scritto, una sentenza distillata anno dopo anno e che ci vede reticenti sull'affare Ustica», dice un ufficiale di Stato Maggiore.

In effetti nessuno a Palazzo Aeronautica sottovaluta la portata di quelle comunicazioni giudiziarie che accusano gli ufficiali dell'«arma azzurra» di reati gravissimi. Sono generali di squadra aerea, ufficiali «a quattro stelle»: ci sono capi di Stato Maggiore come Pisano e Bartolucci (quest'ultimo ha guidato anche lo Stato Maggiore della Difesa), ci sono tutti i dirigenti della forza armata che in questi 10 anni hanno avuto a che fare con l'aereo precipitato ad Ustica. «E' l'Aeronautica sotto accusa», dice il colonnello Mazza, capo dell'ufficio del generale Stelio

“L'Aeronautica è con voi” In un fax la “sofferenza” dell'Arma azzurra

di VINCENZO NIGRO

forza armata. Immediatamente dopo, Mazza aggiunge di voler rinunciare ad ogni altro commento: «Oggi parla soltanto il nostro comunicato, quello che abbiamo distribuito alle agenzie».

Già, di Ustica non si parla, quasi non fosse questione che riguardi l'arma aerea. Parlano le poche righe di un fax spedito alle agenzie e alle redazioni dei giornali. Rivisto personalmente dal capo di Stato Maggiore Nardini, che per tutto il pomeriggio è passato da una riunione con il suo sottocapo Arpino ad una convocazione del ministro Rognoni, il comunicato è un piccolo esercizio di equilibrio militar-diplomatico che ha tre obiettivi: innanzitutto confermare fiducia nell'azione della magistratura che indaga

Immediatamente dopo confermare solidarietà agli ufficiali inquisiti, se non altro per mostrare solidarietà verso la stessa Aeronautica. Infine, conferma del silenzio, della discrezione totale che la forza armata vuol tenere su tutta la vicenda, sperando in una sentenza che appare ancora lontana ma che comunque a questo punto vede come inquisiti i suoi massimi ufficiali.

L'Aeronautica ha appreso «con profonda sofferenza» delle comunicazioni giudiziarie, dice il testo approvato da Nardini, ma questo «non scalfisce in alcun modo la fiducia che ha sempre riposto e manifestato nei confronti degli organi preposti all'accertamento della verità».

«L'Aeronautica Militare non ac-

meno risponderà ad attacchi che da qualsiasi parte possano derivare».

Infine il passaggio che offre solidarietà agli ufficiali, potremmo dire ai capi di Stato Maggiore e agli altri generali che hanno guidato la forza armata prima della nomina di Stelio Nardini (l'unico capo a non essere stato chiamato in causa è il generale Basilio Cottonc, il siciliano che seguì Bartolucci e passò la mano a Franco Pisano). «Nella serena consapevolezza che uno stato di diritto si estrinsechi in atti emessi per rispettare i diritti della difesa (le comunicazioni giudiziarie, ndr) con le garanzie costituzionali previste per ogni cittadino», l'Aeronautica ricorda che agli uomini finiti sotto inchiesta «vi-

Questo passaggio, la breve frase in cui si esprime solidarietà e 'vicinanza' agli ufficiali che hanno ricevuto le comunicazioni giudiziarie, è quella che ha provocato la piccola, sommessa ma dirompente critica di un ufficiale con cui abbiamo parlato al telefono ieri sera. «Non è un segnale limpido questo della solidarietà agli inquisiti: a pensarci è quanto di più omologo si possa immaginare alla solidarietà che i partiti, liturgicamente, ripetono ogni qualvolta un assessore che ha rubato finisca sotto inchiesta. Ma d'altronde forse è un segnale inevitabile, a meno di non voler ammettere chiaramente che sotto accusa è tutta la struttura dell'Aeronautica militare, che non è riuscita a dare risposta

Un piano criminale'

ROMA - «Le comunicazioni giudiziarie inviate dal giudice Priore costituiscono l'esito coerente di un'ampia attività istruttoria che ha progressivamente smascherato manipolazioni e deplstaggi che hanno connotato, fin dall'origine, la vicenda della strage di Ustica». Questa la reazione dei sette avvocati dei familiari delle vittime.

«Come da sempre abbiamo affermato - rilevano i legali di parte civile - non si è trattato di occasionali episodi di scarsa efficienza e, al più, di individuali menzogne, ma di un organico disegno criminale diretto a nascondere inconfessabili responsabilità della strage». Gli avvocati hanno poi affermato di volersi costituire parte civile anche nei confronti dei «nuovi indiziati».

forza armata che, se vogliamo, non ha saputo puntare i piedi con i politici e con il governo, per dimostrare che della verità non abbiamo da temere».

Fino ad ieri, ciclicamente, l'affare Ustica ha turbato, innervosito, imbarazzato gli ufficiali di una forza aerea che proprio un anno fa, per la prima volta dalla Seconda guerra mondiale, si preparava a ritornare in combattimento. Adesso l'irritazione, la sensazione di trovarsi al centro di una campagna di stampa ostile, sembra cedere lentamente il passo a qualcosa d'altro. Dice un alto ufficiale assegnato allo Stato Maggiore della Difesa: «L'impressione è quella della rinuncia, della rinuncia alla verità, alla lotta per difendere il nostro buon nome, per far capire davvero quale sia stato il nostro ruolo nella vicenda di Ustica». Una rinuncia addebitata proprio a quei capi di Stato Maggiore, a quegli ufficiali che adesso il giudice Priore tornerà ad ascoltare. Ma questa volta l'Aeronautica non sarà solo testimone: per gli uomini che negli anni di Ustica erano al comando delle scrivanie più importanti, stavolta l'accusa è di alto livello.

La reazione dei politici in Parlamento: sotto accusa le Forze armate

Terremoto nel Palazzo

“Possiamo fidarci ancora?”

*Il dubbio di Occhetto
“Se dei generali sono
arrivati a nascondere le
prove, forse dietro c'è
qualche politico,
qualche potenza”*

di GIORGIO BATTISTINI

ROMA - Ma allora... Quasi sussurrata, evanescente eppure concretissima, aleggia in Parlamento una domanda pesante: le Forze armate sono affidabili? Nove generali dell'Aeronautica sott'accusa consentono questo genere d'interrogativi. La risposta in prima battuta è positiva, rassicurante. Nel senso che casi isolati (e da accertare) non mettono in discussione una struttura fortemente lealista, per tradizione e convinzione. E' vero però che ogni giorno di più pare allargarsi un malessere e una zona grigia che affonda le sue radici nel quarantennio della guerra fredda.

Direttamente nel mondo di quegli *arcana imperii* sovranazionali che in una sorta di tacita schermaglia est-ovest tra Oriazi e Curiazi all'ombra dell'atomica ha impedito grandi guerre ma non conflitti sotterranei, clandestini, sempre top-secret. In seconda istanza l'interrogativo diventa un altro. Per definizione in democrazia il potere militare risponde a quello politico: se allora, come obietta il segretario del Pds, Achille Occhetto, «dei generali sono arrivati al punto di occultare le prove, di correre il pericolo d'essere accusati di alto tradimento, è possibile che ci sia stato qualche politico, qualche potenza, qualche forza più grande che li abbia spinti a muoversi così».

Ecco, non sarà che i militari tacciono (e subiscono incriminazioni) in nome d'una regola politica che deve contemperare a qualsiasi prezzo esigenze nazionali e internazionali?

Alla Camera la notizia dei generali dell'Aeronautica è accusa in buona sostanza aver mentito al Parlamento a tarda mattina, sugli delle agenzie di stampa, si vota la fiducia. di doppie verità su prudenza, fatto va oltre, ammette, ro social- te, «se che la

vicenda ci ha mostrato finora, qualche cautela è d'obbligo. Purtroppo la notizia non mi sbigottisce, anche se non farei d'ogni erba un fascio».

Premessa comune a molti. Lo stesso Occhetto si premura di «non criminalizzare nessuno, non esistono colpevolezze accertate».

Eppure l'interrogativo di fondo resta. Se lo pongono a sinistra, tra mille imbarazzi. La lealtà complessiva delle Forze armate non è in discussione. Ma troppi misteri coprono il passato. «Ci sono episodi che aprono domande inquietanti su alti esponenti delle Forze armate», ammette Giulio Quercini, presidente dei deputati del Pds. «La questione Ustica, lo stesso recente episodio del Cocer carabinieri. Detto questo, occorre però una valutazione attenta di episodi non isolati, registrando anche i segnali rassicuranti: come l'atteggiamento fermo

del comandante Viesti sui Cocer».

Il problema più delicato è un altro, avverte tuttavia Quercini. «Di fronte alla crisi delle istituzioni sta venendo meno la tradizionale identificazione, nel bene e nel male, tra Dc e corpi separati dello Stato. Forse una parte degli apparati si sente ora più debole, meno protetta. E questo fa venire a galla segnali inquietanti. Insomma, la crisi delle istituzioni rischia di diventare punto di coagulo di forze che nel quarantennio, in nome dell'anticomunismo, hanno avuto anche comportamenti illegittimi. E che magari oggi potrebbero cercare vie autonome per esprimersi».

Con grande attenzione dunque, ben attento a non farsi coinvolgere in passi avventati, il Pds ricorda (con Cesare Salvi) che «accanto alle responsabilità penali, che sono personali e di cui non può esser fatto carico

all'Aeronautica, ci sono le responsabilità politiche: che vanno accertate».

Fare chiarezza dunque. «C'è un problema», come dice la dc Tina Anselmi, «se si tratta di reati o se siamo ancora all'accertamento dei fatti. In ogni caso qualsiasi verità è sempre meno pericolosa del dubbio. Anche se il numero dei generali coinvolti è un po' alto, non dimentichiamo che non erano tanti anche nella P con responsabilità differenziate». Anselmi nega che da questo episodio possa derivare una conferma all'ipotesi pidessir di «sovranità limitata» italiana nel quarantennio della guerra fredda: «Sarei molto prudente. Abbiamo fatto sempre le nostre scelte autonome (penso al centro sinistra) anche quando non erano gradite agli Usa. Forse c'è stato qualche eccesso di zelo per tutelare le alleanze internazionali».

«Sono sconcertata», rincassa Maria Pia Garavaglia, ricordando che in passato si sentiva accusare di «cretinismo parlamentare» quando metteva in dubbio prime verità dei militari. Altre voci da casa dc. Antonio Zamboni rinnova la fiducia «tant più se sapranno eliminare le eventuali mele marce». Gerardo Bianco ricorda che la lealtà militare è fuori discussione: «La nostra democrazia sa reagire altrove (penso al delitto Kennedy) il passato è chiuso e basta. La democrazia italiana non quella argentina, dove il potere politico ha rischiato il golpe dei militari che non volevano far luce sul passato».

Fidarsi, dunque. «Anche se non rende un buon servizio alle Forze armate», avverte Franco Bassanini, indipendente di sinistra, «chi continua a opporsi all'accertamento della verità: se non si separano le pecore nere dal gregge poi si diffonde il sospetto che tutte sono nere, o grigie». Lealtà, certo conferma il verde Mattioli: anche se in «certi settori dello Stato il senso gerarchico talvolta sconfinava nel servilismo».

I familiari: “Ora il governo si costituisca parte civile”

BOLOGNA - «Le comunicazioni giudiziarie da parte di Priore a generali ed alti ufficiali dell'aeronautica confermano ancora una volta che sui cieli di Ustica si è svolto un episodio di guerra aerea che ha spezzato la vita a 81 innocenti e che si è fatto di tutto da parte di settori dello Stato per nascondere questa tragica verità». Lo ha affermato, Daria Bonfletti, presidente dell'associazione parenti delle vittime.

«Certamente è motivo di soddisfazione cominciare a vedere un giudice imboccare la via dell'accertamento delle responsabilità - prosegue in una nota - ma non si può dimenticare che troppi a tutti i livelli hanno accettato anni e anni di silenzi, di indugi, di omissioni. All'aeronautica ed ai ministri della Difesa avevamo chiesto comportamenti diversi ma gli attuali vertici dell'aeronautica, che evidentemente non hanno responsabilità dirette nei fatti di 12 anni fa - ha aggiunto Bonfletti - hanno preferito fino ad ora tenere un comportamento ottusamente corporativo».

«La clamorosa svolta delle indagini - ha concluso - spero che induca finalmente il ministero della Difesa e il governo nel suo insieme a mettere in essere azioni significative e concrete e dunque anche a costituirsi come parte civile nel procedimento».

Pratica di Mare: accanto alla carcassa dell'aereo Itavia abbattuto nel cielo di Ustica la strumentazione pressoché intatta del velivolo ritrovato venti giorni dopo la tragedia sulla Sila. Così affiora l'ultima ipotesi dei periti: volavano vicini e vennero colpiti insieme

“Un caccia francese sparò a Dc9 e Mig libico”

L'aereo di Tripoli sarebbe riuscito ad atterrare. Individuato e sezionato sarebbe stato portato in zona insospettabile

di FRANCO SCOTTONI

PRATICA di MARE - Il Dc 9 Itavia è precipitato in mare dopo essere stato colpito durante uno scontro a fuoco tra un caccia francese e un Mig 21 libico. E' l'ultima ipotesi, in ordine di tempo, sulle cause della sciagura di Ustica che ha, però, il pregio di numerosi riscontri, raccolti, ieri mattina, all'Aeroporto militare di Pratica di Mare.

Quaranta esperti, tra periti e consulenti di parte, si aggiravano ancora attorno alla sagoma del Dc 9, ricostruita con i resti ripescati nella fossa del Tirreno. Erano state ultimate le formalità istruttorie e il giudice istruttore Rosario Priore aveva dato l'ordine che anche i giornalisti potevano entrare in quell'immenso tunnel di latta. Ho chiesto, subito, ai periti giudiziari Carlo Casarosa, docente di Aeronautica generale della facoltà di ingegneria dell'Università di Pisa e Antonio Castellani del Dipartimento aerospaziale dell'Università di Roma, di mostrarmi il punto preciso, dove sarebbe scoppiato il missile, secondo i risultati della superperizia, cosiddetta, Blasi. Il punto è sulla parte destra dell'aereo a circa un metro, prima dell'attaccatura dell'ala. E' una zona vuota, infatti, non sono stati recuperati rottami così l'ipotesi dei tre ex periti (Imbimbo, Lecce e Migliaccio) rimane sempre valida.

Mentre ero, ancora, intento ad osservare le varie parti del Dc 9, altri periti e consulenti si sono avvicinati e mi hanno detto: «Sarà difficile arrivare ad una conclusione definitiva dagli esami di questo relitto». Poi indicando un'altra parte dell'hangar, hanno aggiunto: «Quei reperti allineati sul pavimento, saranno la chiave dell'intera vicenda». Ed ecco la prima sorpresa.

L'accordo Libia-Italia

Sistemati per terra, in buone ordine e con le relative etichette, ci sono tutti gli strumenti di bordo del Mig 21 libico, caduto sulla Sila. Gli altimetri, i manometri, i

computer delle mitragliere e dei cannoncini, gli indicatori di pressione e tanti altri piccoli e sofisticati macchinari. Sono tutti in ottimo stato e malgrado la loro delicatezza (fili sottilissimi, lancette e minuscoli ingranaggi) non presentano alcuna rottura interna né esterna. Cosa significa? «E' la prova inconfutabile che il Mig 21 non ha sbattuto contro la parete rocciosa del canale di Timpa delle Magare», è stata la risposta.

Il colloquio si è fatto più serrato tra domande e risposte. Questo è, in sintesi, lo scenario che è emerso. I resti del Mig 21, ad eccezione del muso anteriore con tutta la strumentazione, sono stati portati in quel canale nella notte tra il 17 e il 18 luglio a circa venti giorni dopo il disastro di Ustica. Il caccia libico che volava accanto al Dc 9 Itavia, pur colpito nella parte posteriore, è stato in grado di effettuare un atterraggio di fortuna lungo la costa tirrenica. Questa ipotesi presenta alcuni punti oscuri ma gli esperti li hanno, in gran parte, chiariti.

Innanzi tutto le difficoltà del trasporto dell'aereo e il perché sarebbe stato scelto quel canale vicino a Castel Silano. Trasportare su camion un Mig 21, mi è stato detto, è una cosa facilissima. Infatti questi caccia del tipo esportazione, vengono spediti via mare, a bordo di navi anche di modesto tonnellaggio, dopo averli sezionati, secondo precise indicazioni. Inoltre per arrivare al bordo del canale di Timpa delle Magare, c'è una strada asfaltata e, sembra, che il giudice Priore sia in possesso di

alcune foto, scattate da un elicottero il 19 luglio 1980, dove si vedono i resti del Mig ma anche tre camion dell'esercito parcheggiati non molto distanti dal burrone. Quindi la località era idonea per uno scenario ben ideato cioè far credere che il Mig 21, coinvolto nella strage di Ustica, fosse caduto il 18 luglio. C'è da aggiungere che Castel Silano era in una zona «buia» per i radar di

Marsala, di Otranto e di Siracusa, a causa delle montagne.

A queste considerazioni ci sono da aggiungere le note controverse sul presunto pilota libico per quanto riguarda il suo vero nome e sia per le affermazioni dei professori Zurlo e Rondanelli che hanno sempre sostenuto trattarsi di un cadavere morto 20 giorni prima del suo ritrovamento ufficiale. Ma ci sono

altre novità. Su un rottame del Mig 21, recuperato dal giudice Priore presso un contadino di Castel Silano, gli esperti avrebbero riscontrato che ci sono due grossi fori, provocati dalle schegge di un ordigno esplosivo. Infine un'altra clamorosa indiscrezione. All'epoca della strage di Ustica era in atto un accordo delle autorità italiane, forse anche con la partecipazione della Nato, con Gheddafi circa il transito in Italia di aerei libici provenienti da una base jugoslava. Gli aerei potevano fermarsi ed effettuare rifornimenti, sembra, o a Pratica di Mare o all'aeroporto di Grazzanise.

L'ombra della P2

Ed ecco come si arriva all'ipotesi del caccia francese che avrebbe inseguito e tentato di abbattere il Mig 21, colpendo contemporaneamente il Dc 9 Itavia. Da una perizia del prof. Pent dell'Università di Torino si è appreso che secondo le registrazioni dei due radar di Ciampino, oltre alla presenza di un caccia aggressore, c'era un altro aereo che volava accanto al Dc 9, forse nel tentativo di nascondersi. Il caccia francese avrebbe sparato un missile (non è escluso che sia intervenuto anche con il cannoncino) e avrebbe colpito il Dc 9 e più lievemente il Mig 21.

Nel giugno del 1980 tra la Francia e Gheddafi c'era uno scontro aperto per l'aggressione libica al Ciad. Inoltre in quell'epoca, i francesi avevano organizzato una specie di «golpe» militare a Tripoli, inviando mercenari ed armi agli ufficiali ribelli. Il «golpe» poi fallì nel luglio '80, ci furono numerosi morti e molti arresti. E' probabile che i Mig 21 che sostavano in Italia avevano, con la copertura dei servizi segreti italiani diretti dal generale Santovito, anche il compito di

accertare l'invio di armi da parte dei francesi ai ribelli libici e, forse, anche di intervenire contro gli aerei da trasporto. Dai tabulati del radar di Grosseto è stato possibile accertare che dopo l'abbattimento del Dc 9, molti caccia francesi si alzarono in volo, dalla Corsica e dalle coste della Francia, con direzione verso il basso Tirreno.

Il grave incidente che costò la vita alle 81 persone che erano a bordo dell'aereo Bologna-Palermo e la dinamica della sciagura, avrebbero consigliato le autorità italiane a nascondere le cause della strage. Infatti erano coinvolti i francesi ma anche i libici che all'epoca godevano di grande amicizia da parte dell'Italia e, soprattutto, da parte dei servizi segreti piduisti. Tra Santovito e De Maranche, il capo della Sdece, il servizio segreto francese, ci sarebbe stato un accordo per cercare di coprire quanto era accaduto. Questo comportamento ha fatto comodo anche ad alcuni politici italiani, se si tiene conto che con la liquidazione dell'Itavia molte altre società di navigazione aerea, hanno avuto dei grossi benefici economici.

Ma c'è un altro aspetto che va ricordato. Nel 1980 il governo aveva disposto lo stanziamento di 10 mila miliardi in favore delle forze armate e una grossa fetta dello stanziamento era destinata all'Aeronautica militare. Informare l'opinione pubblica che un aereo civile era stato abbattuto in uno scontro a fuoco aereo avrebbe determinato una campagna contraria alle spese militari. In conclusione erano molti i motivi per tenere nascosta la verità e i militari, incriminati dal giudice Priore, chi più e chi meno, hanno contribuito a depistare, a occultare o distruggere le prove di quel disastro.

la vergogna di Ustica

Sequestrata la registrazione di un programma del Gr1 in cui erano resi noti passi delle richieste del pm per le comunicazioni giudiziarie ai vertici dell'Aeronautica



Il generale Pisano

“Ecco le colpe dei generali” E alla Rai scatta il blitz

nostro servizio

ROMA - Quelle rivelazioni via etere erano troppo precise per passare inosservate. E così, ieri pomeriggio, gli uomini dell'Eligos si sono precipitati nella redazione del Gr1 per sequestrare lo «speciale» su Ustica trasmesso al mattino. Nel servizio erano stati svelati i libri bruni del procedimento giudiziario nei confronti dei generali dell'Aeronautica. Il blitz è avvenuto nel primo pomeriggio quando gli agenti, su disposizione del procuratore aggiunto della Repubblica di Roma Michele Colro, hanno fatto irruzione alla Rai per mettere le mani sulla bobina incriminata.

Secondo quanto riferito dal Gr1 stesso, è stata contestata la pubblicazione arbitraria di atti di un procedi-

mento penale e la violazione della pubblica custodia di cose o alternativamente concorso in rivelazione di segreto d'ufficio in relazione alla pubblicazione di brani di registrazione del pm». Durante la perquisizione gli agenti hanno anche rastrellato e portato via i fogli di tutto il notiziario delle 8 comprese le bozze di due notizie non lette trovate in un cestino. Nel servizio radio sono stati resi noti i motivi che hanno spinto il pm a richiedere i provvedimenti giudiziari. In particolare per il generale Corrado Melillo (all'epoca del fatto capo del terzo reparto dello stato maggiore dell'aeronautica) si parla di responsabilità per aver, «al fine di favorire quanti avevano omesso di riferire alle autorità, che nel-

la notte tra il 27 e il 28 giugno 1980 era stata avviata la ricerca di forze aeronavali statunitensi che si presumevano coinvolte nel disastro e che a tale scopo sin dalla sera stessa erano state interessate le autorità statunitensi».

Per quanto concerne il generale Zeno Tascio, il Gr1 ha affermato che il pm lo ritiene responsabile in quanto «dopo avere omesso di riferire le informazioni concernenti la ricerca di mezzi aeronavali statunitensi a partire dal 27 giugno 1980 e l'ipotesi di una esplosione coinvolgente il velivolo, abusando del proprio ufficio e al fine di impedire che potessero emergere, a qualsiasi titolo, eventuali responsabilità commissive o omissive dell'Aeronautica, forniva al magistrato un'in-

formativa nella quale non si faceva cenno a tale attività».

Secondo la testata giornalistica, nel documento di accusa del pm si afferma che «da un complesso di elementi risultava che l'occultamento delle informazioni concernenti da un lato la presenza di un intenso traffico militare statunitense, e dall'altro le valutazioni immediatamente effettuate sia negli ambienti tecnici dell'aeronautica militare italiana che dagli specialisti stranieri, circa le possibilità del disastro, fu oggetto di una decisione centrale e ad alto livello».

Secondo il Gr1, nelle conclusioni del pm è scritto inoltre che i generali al vertice dell'Aeronautica militare nel 1980, Lamberto Bartolucci e Franco

Ferri, rispettivamente capo di maggiore e sottocapo, hanno fornito alle autorità politiche informazioni errate, tra l'altro escludendo il coinvolgimento di altri aerei affermando che non era stato possibile esaminare i dati del radar Fim-Ciampino perché in possesso esclusivo della magistratura. La citata radiofonica si è soffermata sulla posizione del generale Colro-Pisano, con riferimento alla relazione richiesta dall'allora ministro della Difesa Valerio Zanone.

Sugli ultimi sviluppi di Ustica: intervenuto ieri il presidente Crivellini invitando a ricordare che «un atto di garanzia non si può trasformare in una presunzione di colpevolezza».

ROMA - «La Francia non è abituata a intervenire su illazioni, su ipotesi giornalistiche. Se e quando sarà ritenuto necessario prenderemo certamente una posizione ufficiale, ma per il momento non abbiamo nulla da dire, nessun commento da fare». Le affermazioni sono dell'addetto stampa dell'ambasciata francese a Roma, Philippe Morcau, in relazione all'articolo apparso su «Repubblica» che riassumeva l'ipotesi di alcuni esperti, secondo i quali sarebbe stato un caccia francese ad abbattere il Dc 9 in uno scontro a fuoco con un Mig 21 libico.

A parte l'evidenza di numerosi indizi che convergono su un possibile coinvolgimento francese in merito alla strage di Ustica c'è un elemento molto significativo. Il dipartimento di Stato Usa ha disposto, nei mesi scorsi, che sia data ai magistrati italiani la più completa collaborazione, accettando gli interrogatori di testimoni di cittadini americani con la procedura della rogatoria. Diversa è, invece, la posizione delle autorità francesi che, stando ad alcune indiscrezioni, non avrebbero ancora risposto alle richieste istruttorie degli inquirenti romani.

Nella interminabile vicenda investigativa sulle cause dell'abbattimento del Dc 9, due testimonianze rese alla Commissione stragi e al giudice istruttore Rosario Priore, dai responsabili dell'epoca dei servizi segreti italiani, ammiraglio Fulvio Martini e dottor Vincenzo Parisi, delineano un quadro abbastanza preciso di chi potessero essere le responsabilità di quel disastro.

L'ex capo del Sismi, Martini, affermò che sia gli americani che i francesi non avrebbero detto la verità su quanto accadde all'aereo civile e scagionò i libici. L'ex capo del Sisd, Parisi, all'interrogatorio se fosse stata una bomba a bordo o un missile, escluse, in modo preciso, la prima ipotesi e ne spiegò le ragioni tecniche balistiche. Affermò con precisione che era stato un missile. Parisi escluse anche la possibilità che i responsabili fossero gli americani, pertanto, i sospetti si concentrarono sulla pista francese.

Perché l'ex capo del Sisd riteneva o ritiene che gli Usa non entravano nella strage di Ustica? Una prima risposta, sia pure indirettamente, l'hanno fornita i magistrati romani con le accuse formulate al dirigente del Sismi di Firenze, Federico Mannucci Benincasa. Si tratta dei documenti riguardanti la telefonata, attribuita ai Nar, in cui si affermava che sul Dc 9 volava Marco Affatigato. È stato questo, il primo tentativo di depistaggio per avvalorare la tesi di una bomba a bordo. «Appare di rilievo la mancanza di un fascicolo di cui è stata ordinata l'esibizione presso il Centro Sismi di Firenze», scrive la Procura di Roma, «di atti che

Secca replica dell'ambasciata. I sospetti dei nostri 007 sul ruolo di Parigi

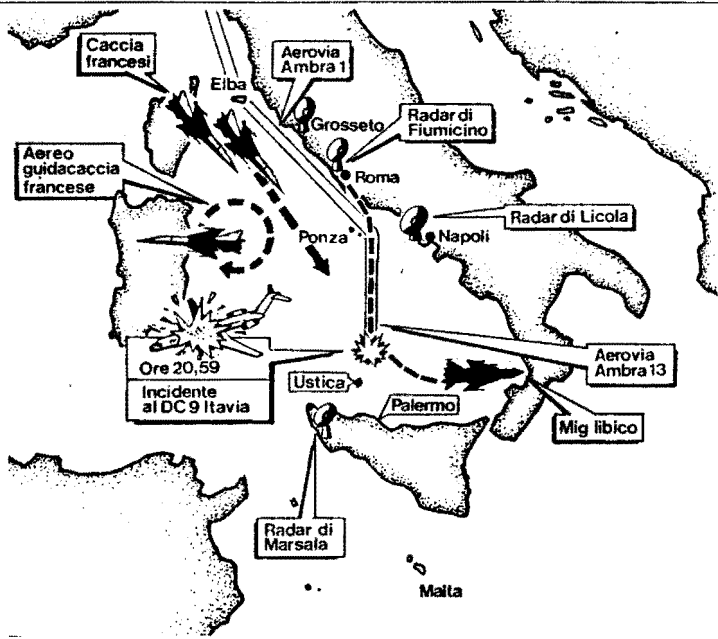
“Sul Dc9 non rispondiamo”

L'ex ammiraglio francese accusa Italia e Usa

di FRANCO SCOTTONI

Il possibile scenario della tragedia

Ecco il possibile scenario della tragedia di Ustica. Nella cartina qui accanto vittime e protagonisti: il Dc9 Italia con 81 persone a bordo, il caccia francese, il Mig 21 del regime libico del colonnello Gheddafi. Nel basso Tirreno viene intercettato il Mig libico. E scatta l'ingseguitamento. Per sfuggire l'aereo militare di Gheddafi si mette sulla scia del Dc9 Italia. I francesi tentano di colpire. Un caccia avrebbe sparato un missile - non è escluso che sia intervenuto anche con il cannoneino - e avrebbe colpito in pieno il Dc9 e più lievemente il Mig di Gheddafi. Nella mappa anche i centri radar italiani: secondo quanto si è appreso da una perizia, quello di Ciampino, oltre alla presenza di un caccia aggressore, segnala anche un altro aereo che volava accanto al Dc9 forse nel tentativo di nascondersi.



L'OPERA
ITALIA
È IN EDICOLA IL NUMERO 2: MODA: ANTICIPAZIONI PRIMAVERA/ESTATE • JACQUELINE BISSETT • IL FASCINO DELL'INCOSTANZA • DARK LADIES:

deve ipotizzarsi, alternative: che gli atti relativi a Affatigato siano archiviati in differenti fascicoli, oppure che siano stati soppressi.

Alla Commissione stragi, Parisi affermò: «Quella telefonata porta la firma dell'intelligence che ha manovrato l'operazione di Ustica». Una firma americana? L'ex capo del Sisd spiegò: «Lo escludo. Se fossero stati loro non avrebbero utilizzato un nome di un informatore che avrebbe portato direttamente a una responsabilità Usa». È evidente che Parisi si riferiva allo Sisd, il servizio segreto francese. Il capo, all'epoca della strage, era Alexander De Maranche che interpellato nel 1981 sulla strage di Ustica rispose: «È una vicenda che ancora non è stata prosciugata completamente, pertanto non intendo parlarne».

«Se la sera della tragedia di Ustica ci fosse stato un qualsiasi aereo francese coinvolto, anche indirettamente, in un duello aereo o più semplicemente in un disgraziato incidente, l'avrei saputo. Presumo, ma è solo un'ipotesi, che se veramente si trattò di un duello aereo, questo abbia coinvolto aerei americani o italiani».

Le dichiarazioni dell'ammiraglio Lacoste ricalcano né più né meno un copione già conosciuta. Ci riferiamo a due episodi, rimasti sconosciuti per un certo tempo e poi ammessi dai francesi. Si tratta dell'esplosione organizzata in Nuova Zelanda contro la nave di «Greenpeace» che provocò la morte di un incolpevole fotografo portoghese e dell'attentato contro i tralicci di un radiodiffusore all'isola d'Elba che i francesi ritenevano appartenessero ad

due esperti tedeschi di perizie accertamenti sulle guenze che provocano i cosiddetti «continuos». Sono missili che al momento dello scoppio producono, unite fra loro. Gli americani avevano in dotazione «continuos rod», nel 1980. «Sparrows» missili brache gli indiziati siano i missili cee «Matra 530» con guida infrarossa e «Matra 530» avevano anche la guida radio. Utilizzo di esperti tedeschi iniziativa veramente sapiente del giudice Priore. Il suo proposito c'è da ritenere quanto avvenne durante la perizia dell'ex collegio Blasi.

Cinque esperti (Blasi, Imbimbo, Lecce e Migli) conclusero la maxiperizia mandando che era stato un caccia probabilmente a guida radio a colpire il Dc 9 ma affermando che non erano in grado di dirne il tipo e la nazionalità perché le autorità militari, in particolare l'Aeronautica, non avevano voluto cullare a questa ricerca. Il giudice nell'ordine un supplemento perizia, nel tentativo di arrivare a conoscere il tipo di missile il colpo di scena. Anzi, spondera a questo quesito legio peritale si spaccò e al dilemma tra missile bomba a bordo. A dettare questa confusione contraria in modo massiccio i tenti di parte, nominati di ronautica militare, alcuni quali, tra l'altro, erano coinvolti nell'inchiesta giudiziaria.

Con l'avvento di Priore, la situazione, sembrò peggiorata. Se da una parte incriminazioni contro i vertici dell'Aeronautica, hanno fatto che ci sono stati depiogni generare, l'attività di sultenti di parte sembra e un continuo motivo di stranezze da parte dei rappresentanti di parte civile. Cosa? I periti giudiziari, ad esempio, stabiliscono i punti di riferimento, sulla base di nuovi dati che vengono riscontrati sui tabulari radar che sui missili recuperati, e puntualmente vengono distribuite, sotto forma di «memorie» le conclusioni dei consulenti di ronautica. Questi documenti vengono consegnati, momentaneamente ai periti, anziché, sivamente al magistrato, prescrivono le norme procedurali. In sostanza, secondo i rierimproverazioni, questo non procedere influenzerebbe l'attività peritale, indirizzandola a una determinata direzione. Sembra che questa presunzione abbia avuto degli effetti negativi, al fine dell'attuamento della verità. All'epoca del collegio Blasi l'obiettivo raggiungerlo, da parte di sultenti dell'Aeronautica: quello di avvalorare la tesi bomba a bordo, e in parte sono riusciti. Attualmente

Cosa dicono le carte della Procura

Ustica dei misteri il pilota del Mig morto due volte

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - La caccia alla «talpa». Così si potrebbe definire l'iniziativa della Procura della Repubblica di Roma che, nell'ambito delle indagini per scoprire la verità sulla strage di Ustica, ha ordinato agli agenti dell'Ucigos di perquisire le sedi del Gr 1 della Rai/tv, gli uffici del «Corriere della sera» di Roma e alcune abitazioni di giornalisti. La «talpa» avrebbe fatto circolare le 21 pagine dattiloscritte che contenevano le motivazioni per le quali il giudice istruttore Rosario Priore ha contestato, nei giorni scorsi, una serie di reati, commessi da ufficiali, tra cui 9 generali, dell'Aeronautica.

Il documento che sembra fosse in mano soltanto ai magistrati inquirenti (il giudice istruttore Rosario Priore e i pm Michele Coiro, Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi) aveva tutti i requisiti per essere ritenuto coperto dal segreto istruttorio. Ma alcune frasi ben precise sono state lette, sabato scorso, in una trasmissione del Gr 1 e il documento, quasi completo, è stato pubblicato, ieri mattina, dal «Corriere della sera». La Procura ha ipotizzato i reati di ricettazione e pubblicazione arbitraria di atti riguardanti un procedimento penale e, infine, la rivelazione del segreto d'ufficio.

La pubblicazione di ampi stralci, contenenti gli indizi e le prove dei reati che sarebbero stati commessi dagli ufficiali dell'Aeronautica, secondo la Procura, agevola gli imputati che dovranno essere interrogati nei prossimi giorni, in quanto avranno avuto tutto il tempo di preparare le loro difese per ribattere alle accuse. Anche l'avvocato Franco Di Maria, legale dei familiari delle vittime della strage di Ustica si è lamentato su quanto è avvenuto, e ha affermato: «Le inammissibili fughe di notizie relative alle precise, dettagliate contestazioni mosse agli imputati hanno un unico obiettivo che è quello di rendere loro più agevole la strategia difensiva».

Queste considerazioni ricalcano quelle espresse ogni qualvolta i mass media forniscono alla pubblica opinione, come è loro dovere, notizie e documen-

ti, riguardanti un'inchiesta giudiziaria. In quest'ultimo caso, però, ci sono delle particolarità. L'elenco delle motivazioni, senza la relativa spiegazione, su cui si basano le incriminazioni degli alti ufficiali è, in gran parte, incomprendibile ai radioascoltatori e ai lettori del giornale. Infatti è di difficile interpretazione anche per coloro che da anni seguono le vicende giudiziarie sulla strage di Ustica. Pertanto nasce il sospetto che chi ha fornito la copia del documento avesse il solo scopo di riuscire a renderlo pubblico attraverso la radio e i giornali, per agevolare gli imputati. In conclusione si trattereb-

be di una «talpa» di alto rango, forse, da ricercare proprio nell'ambiente politico se non, addirittura, nel Palazzo.

Tra le prove di accusa, contro gli ufficiali dell'Aeronautica, elencate nel documento della Procura, che, ancora, non si conoscevano ci sono quelle indicate al n. 5. Scrive la Procura: 5) «Il Navitalia Tripoli del 23 luglio 1980 non corrisponde a quello trasmesso il 3 novembre 1989 dallo Stato maggiore dell'Aeronautica, perché diverso sembrerebbe il numero di protocollo».

Questa contestazione della pubblica accusa racchiude gran parte dei misteri che hanno av-

volto, finora, la vicenda del Mig 23 caduto sulla Sila, ritrovato ufficialmente il 18 luglio 1980, venti giorni dopo l'abbattimento del Dc 9 Itavia. Il documento dello Stato maggiore dell'Aeronautica sarebbe quello in cui viene precisato che «Navitalia Tripoli» informò le autorità italiane circa la nazionalità del pilota del Mig 23, affermando che era un capitano siriano e non libico. Ora questa informazione risulterebbe falsa cioè fabbricata dall'Aeronautica, mentre la vera informazione dell'ambasciata italiana di Tripoli è stata occultata.

I misteri, sul pilota che guidava il Mig 23, si possono paragonare a quelli di un romanzo «giallo» di successo. Al pilota, stando ai risultati dell'inchiesta, sono stati affibbiati tre nomi e, inoltre, è morto due volte. Sul registro dei morti a Castel Silano si legge che: «in località Colimiti è stato rinvenuto un cadavere, cognome Fadal, nome Al Adin nato a Tripoli (Libia) il 1950». L'attestazione di morte è stata poi cancellata e rifatta: «È stato rinvenuto un cadavere di persona non identificata. Le autorità italiane sostengono che il pilota si chiama Ezzedin Koal, il Sismi invece afferma che si tratta di Ezel Don Khaled. L'ambasciata libica a Roma chiese, invece, l'autorizzazione al trasporto in patria del pilota dichiarando che era Fadal El Adhin, lo stesso nome che figura nel registro di Castel Silano ma che poi è stato cancellato con una biro rossa.

Il cadavere del pilota fu sottoposto all'esame del medico condotto di Castel Silano, poche ore dopo il suo ritrovamento, cioè nel pomeriggio del 18 luglio 1980. Il dottor Francesco Scalse certificò che era morto da poche ore ma quattro giorni dopo, in sede di autopsia, i professori Erasmo Rondanelli e Anselmo Zurlo si accorsero che il corpo, per il suo stato di decomposizione, aveva cessato di vivere almeno venti giorni prima. Questi e altri particolari hanno reso incredibile la vicenda del Mig 23 caduto sulla Sila, così come è stata raccontata dall'Aeronautica militare.

Il dc Casini in un'intervista al "Sabato" **"Cossiga su Ustica dica chi l'ha fregato"**

ROMA - Il caso Ustica fa discutere la Dc che è comunque unita nel seguire con interesse gli sviluppi dell'indagine. Pier Ferdinando Casini, vicepresidente della commissione stragi, in una intervista al *Sabato* ha definito «di straordinaria gravità» lo scenario che si aprirebbe nell'eventualità che le accuse contro i vertici dell'Aeronautica venissero provate. E quanto a una espressione usata tempo fa dal presidente Cossiga a proposito della vicenda («qualcuno mi ha fregato») Casini ha detto: «Se Cossiga ha degli elementi per esprimere un giudizio del genere, avrebbe il dovere di fornirli alla commissione stragi e all'opinione pubblica. Finora - ha concluso Casini - non lo ha fatto».

Il senatore Lucio Toth, capogruppo dc in commissione, dopo aver premesso che le comunicazioni giudiziarie non vanno confuse con sentenze di condanna ha affermato che notizie «importanti» sono state nascoste nelle versioni ufficiali e che, in alcuni casi, «sono state esplicitamente negate». Nell'intervista, sul prossimo numero del settimanale *La Discussione*, Toth si è anche chiesto «a quale gradino della scala istituzionale si siano fermate le notizie».

Un altro senatore della Dc, Nicolò Lipari ha ricordato che le comunicazioni giudiziarie non sono state adottate a caldo ma sono il frutto di undici anni di indagini. Luigi Granelli ha chiesto al governo «atteggiamenti limpidi ed esemplari» e l'adozione di «provvedimenti cautelari» per evitare che sia travolto «ingiustamente l'insieme dei corpi militari».

La Procura chiede al giudice un nuovo esame sulla commissione Luzzatti

Ustica, nuove indagini

L'esperto Usa: "Informai il vostro governo che dietro al Dc9 c'era un altro aereo"

di FRANCO SCOTTONI

venerdì 24 gennaio 1992

ROMA - «...Emerge la necessità di un nuovo esame dei componenti della Commissione Luzzatti e in particolare dell'esperto radaristico, Mosti». E' una precisa richiesta che la Procura della Repubblica ha presentato al giudice istruttore Rosario Priore con il documento di 21 pagine, contenente le incriminazioni di 13 persone, tra le quali nove generali dell'Aeronautica militare. La sollecitazione di indagini nei confronti dei componenti della Commissione Luzzatti apre un altro capitolo, forse, il più inquietante perché coinvolge indirettamente il governo dell'epoca (Cossiga, presidente del Consiglio dei ministri, Lagorio,

ministro della Difesa e Formica, ministro dei Trasporti). In sostanza è un nuovo capitolo che entra a far parte dell'intricata inchiesta giudiziaria sull'abbattimento del Dc9 Itavia con 81 persone a bordo, avvenuto il 27 giugno 1980, al largo di Ustica.

Nel documento della Procura, firmato dall'aggiunto Coiro e dai pm Roselli e Salvi, si fa riferimento alle testimonianze di Steve Lund e Jhoe Pontecorvo, interrogati nel dicembre scorso in America. Per poter comprendere i risvolti di questa vicenda, va ricordato che il giorno successivo alla strage, il ministro dei Trasporti, Rino Formica, sancì, con decreto ministeriale, la

nascita della Commissione d'inchiesta tecnica con il compito di appurare quali fossero state le cause della strage. A presiedere la commissione fu chiamato Carlo Luzzatti, direttore dell'aeroporto di Alghero, mentre gli altri nove membri erano: Antonio Ruscio (ispettore principale), Riccardo Peresempio (capo tecnico superiore), Francesco Bosman (Registro aereo italiano), Aldo Mosti (maggiore dell'Aeronautica ed esperto radaristico), Enzo Antonini (esperto pilota), Gaetano Manno (esperto pilota), Bernardo Sclerandi (esperto pilota), Piero Fucci (esperto medico-legale), Pietro De Luca (esperto sanitario).

LA COMMISSIONE Luzzatti cercò la collaborazione di esperti stranieri e tra questi Steve Lund, il tecnico più qualificato della «Mc Donnell Douglas», la società produttrice del Dc 9 e Jhoe Pontecorvo, in rappresentanza del FAA (Federal Aviation Administration). Lund è stato interrogato dal giudice Priore l'11 dicembre scorso a Cypress, una località a 50 chilometri da Los Angeles. L'esperto della Douglas ha ripetuto al magistrato italiano quanto raccontò al giornalista Claudio Gatti, autore del libro «Rimanga tra noi».

«Arrivai a Roma il 1° luglio e immediatamente chiesi di avere accesso alle registrazioni dei radar militari ma non ricevetti nulla», ha detto Lund, «ma dopo alcuni giorni ho ricevuto la copia della registrazione del radar di Ciampino». L'esperto americano ha poi raccontato che trascorse la domenica del 6 luglio all'albergo «Holiday Inn» di Fiumicino ad elaborare, su un suo computer, i dati del radar e ha affermato: «Alla fine mi apparve chiaro che il radar aveva registrato i segnali di ritorno di due aerei. Accanto al Dc 9, c'era un altro oggetto che si muoveva parallelo a circa 10-13 miglia di distanza, e che poi aveva improvvisamente virato in quella che poteva apparire una manovra d'attacco».

La mattina di lunedì 7 luglio, dopo dieci giorni dalla strage di Ustica, Lund afferma che si recò al Registro Aeronautico Italiano per informare i componenti della Commissione Luzzatti dei risultati da lui raggiunti, risultati che poi comunicò ai funzionari dell'Itavia. La testimonianza dell'altro teste americano, Jhoe Pontecorvo, ricalca lo stesso concetto, cioè a pochi giorni dal

disastro risultò evidente che un caccia volava nelle adiacenze del Dc 9. Ma il teste ha aggiunto un altro particolare: «Nessun esperto di radar poteva ignorare l'esistenza di due plot di un altro aereo nei tracciati di Ciampino». Ed è, forse, questa considerazione, uno dei motivi che hanno suggerito alla Procura di chiedere un'indagine ulteriore sul maggiore dell'Aeronautica, Aldo Mosti, e sugli altri componenti la Commissione Luzzatti.

Questa vicenda presenta altri risvolti. La Procura scrive: «Di particolare rilievo appare a seguito delle acquisizioni documentali relativi all'Itav (Ispettorato telecomunicazioni e assistenza volo) la nota predisposta il 15 ottobre 1980 dove si afferma che è stata esclusa la presenza di altre tracce di aerei... E' dunque necessario, attraverso il redattore della nota, accertare chi fornì le predette notizie». Quella nota cui fa riferimento la Procura convinse il ministro dei Trasporti dell'epoca, Rino Formica, alla tesi del cedimento strutturale, tesi che provocò la liquidazione dell'Itavia, la società cui apparteneva il Dc 9. Questa «operazione chirurgica» comportò benefici economici ad altre società aeree, piccole e grosse.

La Procura, inoltre, ha chiesto al giudice Priore che «è necessario un nuovo interrogatorio del presidente dell'Itavia, Davanzali. E' risultato, infatti, che era perfettamente a conoscenza - quanto meno dalla metà del mese di luglio 1980 - della ipotesi della presenza di un secondo aereo, la cui traiettoria intersecava quella del Dc 9». Come è noto, Davanzali, quando affermò pubblicamente che era stato un missile ad ab-

attere l'aereo di linea Bologna-Palermo fu accusato, dal pm Giorgio Santacroce, di diffusione di notizie false. In conclusione a pochi giorni dalla strage di Ustica, molte persone sapevano che c'era un caccia che volava accanto al Dc 9: si dovrebbe trattare di gran parte dei militari incriminati, di componenti la commissione Luzzatti, di esperti dell'Itavia, di controllori di volo. Sembra strano che il governo fosse completamente all'oscuro di queste notizie.

Il dc, Pier Ferdinando Casini, in relazione ad una affermazione di Cossiga («qualcuno mi ha fregato») ha detto: «Se Cossiga ha degli elementi per esprimere un giudizio del genere, avrebbe il dovere di fornirli alla Commissione stragi e all'opinione pubblica. Finora», ha concluso Casini «non lo ha fatto».

L'avvocato Carlo Taormina, difensore di alcuni ufficiali dell'Aeronautica incriminati dal giudice Priore, ha presentato istanza di nullità di tutti i provvedimenti del giudice Priore, sostenendo che in base alle nuove norme del codice di procedura penale, entrato in vigore il 24 ottobre 1989, il magistrato non avrebbe più competenza ad emettere provvedimenti con le disposizioni del vecchio rito.

La questione era già stata esaminata dalla Procura e dal giudice istruttore con la conclusione che la nullità è inesistente. L'avvocato Franco Di Maria, legale dei familiari delle vittime di Ustica, ha detto che era scontato che questa questione venisse sollevata. «Siamo contenti che sia stata sollevata adesso e non incomba sul proseguo del processo come una bomba a tempo pronta ad esplodere in qualunque momento».

Il calendario prima della fine della legislatura

La commissione stragi dà un'accelerata ai lavori

ROMA - La Commissione stragi si prepara a un lavoro serrato, nelle prossime due settimane, per discutere, ed eventualmente approvare, le relazioni su Gladio e Ustica mentre si preparano anche documenti finali dei gruppi di lavoro sugli attentati in Alto Adige e sulla vicenda Moro.

Per la fine della legislatura l'organismo bicamerale d'inchiesta redigerà anche un documento che illustrerà il complesso degli atti acquisiti e dei riscontri effettuati sui molti argomenti che ha avuto nell'agenda di lavoro. La prossima settimana, molto probabilmente venerdì, si terrà una riunione per discutere la bozza di relazione su Gladio. La settimana successiva toccherà al documento finale sulla vicenda di Ustica. Martedì prossimo ci sarà l'audizione con il direttore del Sismi, Luigi Ramponi (su Ustica), mentre il gruppo di lavoro su Moro incontrerà il ministro dell'Interno, Scotti, direttamente nella sua abitazione a causa del recente infortunio. Tema dell'incontro soprattutto la questione della prigione di Moro.

In calendario c'erano anche le audizioni di Andreotti e Craxi, sempre per Ustica, ma non si sa se ci sarà il tempo per tenerle. Sembra, invece, più probabili le audizioni dell'on. Zamberletti e del giornalista Paolo Guzzanti che hanno sostenuto l'ipotesi che la strage di Ustica e quella di Bologna fossero collegate. Sergio de Julio (Sin. Ind.) ha detto ai giornalisti che oggi dalla Dc «è venuta una forte opposizione a lavorare oltre la data di scioglimento delle Camere mentre c'è una certa disponibilità a chiudere comunque quanto è già in dirittura d'arrivo».

Il maggiore Massari interrogato: "Non ricordo"

"Non fui io a telefonare all'Ambasciata americana"

ROMA - «Non ricordo... Non sono stato io a telefonare all'ambasciata americana...» L'interrogatorio del maggiore dell'Aeronautica, Porfidio Massari, è stato pieno di queste espressioni. L'ufficiale, accusato di falsa testimonianza, si è difeso sostenendo che erano passati dodici anni dalla sera della strage di Ustica e i suoi ricordi, in parte, sono già svaniti. Ma le contestazioni del giudice Priore e dei pm Roselli e Salvi gli hanno fatto ritornare un pò di memoria.

L'ex capo del soccorso aereo di Ciampino, maggiore Massari, era stato indicato dal capitano Trombetta come l'ufficiale che la sera del 27 giugno 1980, parlò più volte di un «intenso traffico aereo americano nella zona di Ustica». Secondo Trombetta fu proprio Massari a telefonare all'ambasciata Usa per chiedere informazioni sulla presenza di caccia Usa. Il giudice Priore, nell'interrogatorio di ieri sera, ha fatto ascoltare a Massari quella telefonata. L'ufficiale ha detto che non era la sua voce ma quella del maggiore Chiarotti. Con questa dichiarazione, un altro ufficiale entra in scena a 12 anni dalla strage. Tuttavia il maggiore Massari, oltre i «non ricordo» si sarebbe più volte contraddetto. Ad esempio a una domanda del giudice Priore che gli chiedeva quando seppe della possibilità che ci fossero aerei americani, l'ufficiale ha risposto: «L'ho appreso nel 1991 durante in una trasmissione televisiva». Pronta la replica del pm Roselli: «Lei fu sentito dal generale Pisano alcuni anni fa circa la presenza degli aerei americani. Lei rispose che non gli risultava alcuna presenza di caccia Usa. Ora ci viene a dire che la vicenda l'avrebbe appresa dalla tv». Massari si è rifugiato nell'ennesimo «non ricordo».

Interrogati dal
giudice Priore
due sottufficiali
della stazione
radar di Licola:

gli elementi utili
alle indagini
forse bruciati
pochi giorni
dopo la strage

Scomparsi troppi documenti Qualcuno fabbricò dei falsi?

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Uno dei punti chiave dell'inchiesta giudiziaria sulla strage di Ustica è il comportamento dei militari che operarono al centro radar di Licola, la sera della strage di Ustica. La postazione dell'Aeronautica militare controllava tutto il traffico aereo del medio e basso Tirreno e, nonostante il radar fosse del vecchio tipo, cioè a rilevazione manuale, gran parte della vicenda, relativa all'abbattimento del Dc, è imperniata su Licola.

Il giudice istruttore, Rosario Priore, ha interrogato, ieri pomeriggio, i sottufficiali Antonio Di Micco e Tommaso Acampora che la sera del 27 giugno 1980 erano in servizio a Licola. I due militari furono incriminati nel 1989 dal giudice Bucarelli insieme ad altri 21, tra ufficiali e sottufficiali, in servizio presso tutti i centri radar che quella sera avevano seguito il volo del Dc 9.

Le accuse a Di Micco che svolgeva il compito di identificatore e a Acampora che era assistente al capo controllore si riferiscono al mancato ritrovamento di alcuni documenti, tra i quali un brogliaccio riguardante l'arrivo di telex, inviati al centro di Licola dal comando di Martina Franca.

Il punto più controverso si riferisce ad una dichiarazione del comandante di Martina Franca, il capitano Patroni Griffi. Scrive la Procura nella richiesta di incriminazione del generale Pisano: «E' certo che Patroni Griffi abbia richiesto e ottenuto da vari siti radar (tra cui Licola) un telescritto con i plottaggi o l'invio diretto degli stessi, già la sera stessa del 27 giugno. Nelle registrazioni delle conversazioni telefoniche, di tali richieste parla lo stesso Patroni Griffi, il quale precisa che nel telex di Licola erano indicati i plottaggi di tutti gli aerei osservati dal sito radar. Sia il brogliaccio che i telescritti non sono stati reperiti».

Il documento della Procura così prosegue: «Elemento indiziante di una loro dolosa soppressione è costituita dal fatto che in nessuno degli scritti (sia dei vari siti e in particolare di Licola che del Roc) concernenti tali plottaggi, si faccia mai riferimento al fatto che essi erano già stati trasmessi e ricevuti per telescrivente sin dallo stesso 27

giugno 1980. Il fatto è tanto più singolare ove si pensi che tale invio non era certo un fatto eccezionale, ma rispondeva ad una ovvia prassi, finalizzata sia alla ricerca del punto esatto di caduta dell'aereo che delle cause del sinistro (e più in generale, alla individuazione di tracce significative, anche indipendentemente dal verificarsi di disastri aerei)».

Gli inquirenti sono convinti che i plottaggi rilevati da Licola avrebbero indicato la presenza di un altro aereo che volava accanto al Dc 9, cioè, il caccia che poi avrebbe lanciato un missile contro il velivolo civile, in rotta da Bologna a Palermo. Ma oltre la scomparsa del brogliaccio e dei telex contenenti i rileva-

menti radar anche gli originali del registro DA 1 non si sono più trovati. I vertici dell'Aeronautica militare hanno sostenuto che gli originali furono distrutti per caso nel 1984 e, a questo proposito, il generale Pisano dichiarò che si era trattato di una negligenza. La Procura, invece, sostiene nel suo documento che: «la soppressione dei tele-

scritti, così come degli originali del DA 1 di Licola potrebbe, dunque, aver avuto luogo in epoca circoscrivibile tra il 27 giugno 1980 e l'11 luglio 1980, data di invio dei plottaggi di Licola con un nuovo scritto.»

Quest'ultima accusa della Procura della Repubblica è di estrema gravità. Infatti se verrà accertata, nel prosieguo dell'i-

struttoria, significherebbe che il Sios (servizio segreto dell'Aeronautica) e lo stesso Stato maggiore non hanno distrutto prove decisive che potevano svelare le cause della strage di Ustica ma hanno, anche, fabbricato documenti falsi per raggiungere lo scopo opposto. La Procura, per quanto riguarda il radar di Licola, ha chiesto l'immediato proscioglimento del comandante De Crescenzo, in quanto assunse il comando del Gram di Licola, il 28 ottobre 1982 quando le distruzioni di documenti erano già avvenute mentre «le nuove circostanze (in particolare la scomparsa del telex e l'attività di ricerca degli aerei americani, nonché l'epoca in cui la distruzione del DA 1 potrebbe essersi verificata) vanno contestate al capitano Mandes».

Sul registro DA 1 si scrisse molto nel 1989, quando furono interrogati dal giudice Bucarelli, il capitano De Crescenzo e gli altri sottufficiali, imputati di favoreggiamento con mandato di comparizione. Il registro, in sostanza, è un grosso libro dove venivano manualmente annotate le tracce radar. Il generale Pisano affermò, tra l'altro, davanti la Commissione stragi, che il registro era stato allegato ad una lettera e fu custodito, in un cassetto, per un certo periodo di tempo, poi, finì tra i documenti da bruciare anche perché si erano estrapolati i dati che potevano servire all'inchiesta sul Dc 9. Scrive la Procura: «Circostanze che trovano netta smentita in quanto successivamente accertato, anche circa le caratteristiche morfologiche del DA 1, che fanno escludere sia che potesse essere allegato ad una lettera, sia che potesse essere stato distrutto come mero allegato, senza che di ciò si facesse menzione; si tratta, infatti di un corposo volume rilegato».

Per la distruzione del registro DA 1 fu incriminato il sottufficiale Tessitore ma la sua posizione, secondo la Procura, «va riesaminata, giacché è risultato che il DA 1 era custodito da altro Ufficio e in altro luogo. Gli interrogatori dei sottufficiali Di Micco e Acampora sono cominciati alle ore 17 di ieri pomeriggio e si sono protratti fino a tarda notte.

la vergogna
di Ustica

Il ministro Rognoni: "Lo scenario ci suggerisce di essere prudenti, almeno per ora". Sospetti e polemiche sul trasferimento dell'alto ufficiale

Il governo non sarà parte civile contro i 4 generali di Ustica

Tascio allo Stato maggiore: promosso o congelato?

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA - Il governo, «per ora», non si costituisce parte civile contro i quattro generali sospettati di alto tradimento nel caso Ustica. E nello stesso tempo il generale Zeno Tascio, l'unico ancora in servizio, passa dal comando logistico allo stato maggiore «a disposizione del comandante, il generale Stelio Nardini». «Un insulto al Parlamento», come ha detto il capogruppo del Pds, senatore Francesco Macis, o «un congelamento» come ha sostenuto ieri il ministro della Difesa, Virginio Rognoni, nelle tre ore di audizione dinanzi alla commissione stragi?

Sul fatto che il generale Tascio sia stato «promosso» o «congelato» probabilmente si discuterà a lungo. E' invece certo che il governo, oltre a non costituirsi parte civile, non ha adottato provvedimenti nei confronti degli ufficiali raggiunti da comunicazione giudiziaria: oltre ai quattro accusati dei reati più gravi, ce ne sono altri nove sospettati di favoreggiamento e falsa testimonianza. Rognoni, che si è molto rammaricato per la fuga di notizie sull'

istruttoria, ha spiegato questa prudenza con la necessità di evitare giudizi sommari e anche con un ragionamento di opportunità: «E' vero - ha detto - che non è chiamata in causa l'Aeronautica come istituzione, ma sono colpiti comunque ufficiali, alti ufficiali, a cui 70 mila uomini hanno ubbidito. E pensate che uno scenario come questo non suggerisca al governo di essere prudente, quantomeno ora?».

Le perplessità dei democristiani

La cautela di Rognoni ha suscitato forti perplessità anche tra alcuni democristiani. «Una persona rispetto alla quale c'è il sospetto di un reato - ha detto il capogruppo alla commissione stragi, il senatore Lucio Toth - non va tenuta in una posizione che possa consentirle di influire sui fatti in ordine ai quali si indaga». E il presidente Libero Gualtieri, repubblicano: «Colpisce che il generale Zeno Tascio venga trasferito

presso lo staff dello stato maggiore». «Colpisce» soprattutto perché, sempre nella seduta di ieri, Rognoni ha annunciato che presso lo stesso stato maggiore dell'Arma azzurra è stato costituito un gruppo di lavoro su Ustica. «Ma voi pensate davvero - ha detto il ministro - che noi mandiamo là il generale Tascio perché faccia, si adoperi, si affanni? Bene, se lo pensate non so che dirvi».

Il fatto è che c'è chi lo pensa, e lo teme, veramente. E non tanto per preconcetta sfiducia nei confronti di un generale (che è innocente fino a prova contraria) o dell'esecutivo. Ma perché nel caso Ustica sono avvenuti deistaggi di ben altro livello e ormai tutto è ritenuto possibile.

C'è un nodo irrisolto che complica sul piano politico questa vicenda. Nonostante tutti s'affannino a dire che la responsabilità dei singoli è diversa dall'onore dell'istituzione, la tragedia del Dc9 è avvertita all'interno dell'Aeronautica come un problema collettivo. E lo dimostra il fatto (aspramente criticato dall'indi-

pendente di sinistra Sergio De Julio e dal verde Marco Boato) che dopo le tredici comunicazioni giudiziarie l'Arma azzurra, anziché tacere, ha pensato di fare un comunicato.

Il governo, nel decidere di non agire, ha tenuto conto di questo clima. Rognoni sul punto è stato esplicito: «Vero è che non è chiamata in causa l'istituzione - ha insistito - ma è anche vero che nell'immaginario collettivo il caso Ustica coinvolge l'intera Aeronautica». E in definitiva è sembrato di capire che il governo, consapevole di questo immaginario collettivo, abbia voluto tenerne conto.

Ma per il ministro della Difesa la prudenza non va confusa con la debolezza. Rognoni, anche dopo la fine dell'audizione, ha insistito molto su questo punto. Ci sono, però, problemi concreti che la mancata costituzione di parte civile potrebbe creare. Il senatore del Pds Nereo Battello ha sostenuto che rinunciandovi, sia pure per il momento, il governo si priva di uno strumento importante di tutela dei propri interes-

si. Rognoni ha ribattuto con un ragionamento giuridico secondo il quale, anche col vecchio rito, il difensore già nominato dal governo, l'avvocatura dello Stato, potrà adeguatamente vigilare sul procedimento. La questione resta controversa. Gualtieri, a conclusione della seduta, si è augurato che il governo adotti un'altra strada (appunto la costituzione di parte civile) se la presenza del «difensore» indicato da Rognoni si rivelasse insufficiente.

Una raffica di interpellanze

La cautela dell'esecutivo è stata condivisa dal vicepresidente della commissione, il dc Pier Ferdinando Casini, e da Giuseppe Zamberletti. Altri esponenti democristiani sono stati molto critici. Il senatore Luigi Granelli con una interpellanza ha chiesto all'esecutivo di modificare la sua scelta rispetto alla costituzione di parte civile e di adottare subito i provvedimenti cautelari. Altret-

tanto hanno fatto sedici deputati del Pds (secondo i quali bisogna anche evitare di «affidare compiti operativi» al generale Tascio) e il verde Marco Boato. Gualtieri ha rilevato che sulla richiesta di provvedimenti nei confronti di Tascio la commissione è pressoché unanime. Il pidessino Antonio Bellocchio, vicepresidente della commissione, ha sottolineato che è stato dimostrato il ruolo «nefasto» di questo generale nel caso Ustica.

A fine seduta, l'audizione del magistrato Vittorio Bucarelli, che seguì l'inchiesta dall'84 al '90. Una audizione «libera» (senza il vincolo del giuramento) nella quale Bucarelli ha respinto le critiche al suo operato, giudicato da molti commissari lacunoso e approssimativo. Pochi i nuovi elementi. Tanto che Gualtieri ha finito per rivolgere un ammonimento: «Lei era libero di venire o non venire. Ma visto che è qui la sua collaborazione non può tradursi nella ripetizione di atti giudiziari. Li conosciamo benissimo e ci dicono dieci volte di più di quello che sta dicendo lei».

Cronaca

la Repubblica
sabato 25 gennaio 1992

Bologna, una lettera al presidente del Consiglio
**E i familiari delle vittime
vogliono incontrare Andreotti**

BOLOGNA - L'associazione familiari vittime della strage di Ustica ha chiesto, con una lettera, un incontro urgente al presidente del Consiglio Andreotti.

La lettera, partita da Bologna prima delle dichiarazioni rese alla commissione stragi dal ministro della Difesa Rognoni, conteneva la richiesta al governo «di costituirsi parte civile affinché si giunga alla punizione dei responsabili dell'abbattimento dell'aereo nel giugno del 1980 e di coloro che sinora hanno coperto la verità».

Il presidente dell'associazione Daria Bonnietti non ha voluto commentare le dichiarazioni di Rognoni, ma ha espresso sgomento per le «non decisioni» e per la promozione del generale Tascio allo stato maggiore dell'Aeronautica.

La Voce Repubblicana approva il governo

**“Questo segnale di rispetto
non esclude altre decisioni”**

ROMA - Il Pri considera «opportuna la decisione del governo di non costituirsi, per il momento, parte civile nel procedimento aperto su Ustica». Lo scrive *La Voce Repubblicana*. Questa decisione è considerata «un segnale di rispetto e fiducia verso l'arma aerea nel suo complesso che non esclude una decisione diversa, non appena emergessero elementi certi di aggiramento delle legittime prerogative del governo».

Il giornale del Pri afferma che, in una dichiarazione, il presidente della commissione stragi, Libero Gualtieri «ha osservato che i documenti dell'Aeronautica citati negli atti di accusa pubblicati dai giornali non risultano a conoscenza della commissione. Il che conferma che l'inchiesta della magistratura sta davvero facendo passi avanti e che coperture sono avvenute, anche se si tratta di stabilire da parte di chi e perché».

Ustica: aveva comandato Licola e gli addetti del radar gli erano fedeli

“Tascio volle sapere tutto subito dopo la tragedia” Cosa ordinò il generale al telefono?

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - «Ha telefonato quello là dello Stato maggiore». La frase contenuta in una registrazione telefonica effettuata la sera della strage di Ustica tra il maresciallo Antonio Di Micco del centro radar di Licola e il capitano Patronigriffi del comando di Martina Franca è diventata di grande importanza per le indagini sull'abbattimento del Dc 9. «Quello là dello Stato maggiore» era il generale Zeno Tascio, all'epoca capo del Sios, il servizio segreto dell'Aeronautica.

L'importanza di questa telefonata è fondamentale per smascherare tutte le falsità cui sono ricorsi gli alti vertici dell'Aeronautica allo scopo di nascondere la verità su quanto accadde il 27 giugno '80. Lo Stato maggiore dell'arma azzurra ha, sempre, sostenuto che la scomparsa del Dc 9 Itavia fu vissuta dai centri radar e di soccorso aereo, in stato di allarme, come avviene in

caso di scomparsa di un aereo civile, ma sia lo Stato maggiore, sia altri uffici della difesa aerea non furono coinvolti in quella vicenda. C'è di più: il generale Tascio dichiarò, al magistrato e alla Commissione stragi, che si interessò indirettamente del Dc 9 dopo alcune settimane dal disastro. Ed ecco un'ennesima prova di quelle menzogne.

Un'ora dopo l'abbattimento del Dc 9, avvenuto alle ore 20,59 minuti e 45 secondi, c'è una conversazione telefonica tra il maresciallo Di Micco e un'altra persona che non era stata identificata. Il misterioso interlocutore chiedeva dati radar del Dc 9 e Di Micco li fornì.

Alle ore 23,20 c'è un'altra telefonata tra Di Micco e il capitano Patronigriffi.

D. «Ha telefonato quello là dello Stato maggiore?»

P. «Sì, che ha detto?»

D. «Voleva delle notizie e io ho

detto deve rivolgersi al Terzo settore»

Nell'interrogatorio di venerdì scorso i due sottufficiali, Di Micco e Acampora, hanno svelato il mistero di queste due telefonate. Sembra che sia stato Acampora ad affermare che lo sconosciuto della prima telefonata e «quello là dello Stato maggiore», altri non era che il colonnello Tascio. Avrebbe anche detto che molte conversazioni con Tascio avvennero attraverso una linea segreta, denominata «linea Rita».

Ma c'è un altro particolare molto significativo. Ad un certo punto il sottufficiale avrebbe dichiarato: «Il colonnello Tascio era stato nostro comandante al centro di Licola, fino ad un anno e mezzo prima della strage di Ustica. A lui, dobbiamo molto».

La notte del disastro di Ustica, il centro radar di Licola era il punto più importante per stabi-

lire le cause dell'abbattimento del Dc 9. Come è noto il registro DA 1 dove erano stati riportati tutti i plottaggi radar fu distrutto, secondo l'Aeronautica nel 1984, mentre la magistratura romana ritiene che fu fatto sparire tra il 27 giugno e l'11 luglio '80. Se il colonnello Tascio si interessò subito dell'abbattimento del Dc 9 e chiese i dati radar a Licola, è la prova evidente che lo Stato maggiore dell'Aeronautica, in quella notte, diresse tutte le operazioni.

In questo quadro c'è da ricordare un'altra pagina oscura. Circa un'ora dopo la scomparsa del Dc 9, furono avviate le ricerche in mare e fu inviato un Breguet Atlantic, un aereo antisommergibile. Ma l'aereo e gli altri mezzi di soccorso, elicotteri e unità della Marina, furono indirizzati in punti lontani anche 200 chilometri dal luogo dove si inabissò il Dc 9. I dati forniti ai soccorri-

tori erano completamente sbagliati, tanto che il tenente del comando di Martina Franca, Smelzo, affermò in una telefonata che erano «dati rilevati a cazzo». Fu soltanto il centro radar di Licola a fornire i dati sbagliati oppure qualcuno dei vertici dell'Aeronautica orchestrò l'intera vicenda?

Il ministro della Difesa, on. Virginio Rognoni, ha rilasciato, ieri una dichiarazione in relazione allo spostamento del generale Tascio presso lo Stato Maggiore. «Vedo con sorpresa che qualche foglio di stampa», ha detto il ministro «ha dato una distorta interpretazione del provvedimento che ho preso nei confronti del generale Tascio. Secondo questa interpretazione al generale sarebbe stato conferito un incarico di più alto livello, addirittura sarebbe stato promosso.» Il ministro ha, poi, precisato: «Non è così. Con il mio provvedimento il gen. Tascio, capo dell'Ispettorato logistico dell'Aeronautica, operante nell'ambito dello Stato Maggiore, lascia questo comando e resta senza incarico alle dipendenze, e naturalmente non può essere che così, del capo di Stato maggiore della sua Forza armata». I familiari delle vittime della strage di Ustica si sono costituiti parte civile contro i tredici ufficiali. Ieri mattina, gli avvocati Franco e Marco Di Maria, Romeo Ferrucci, Alfredo Galasso, Goffredo Garraffa, Costantino Marini e Sandro Gamberini hanno presentato la documentazione alla cancelleria del tribunale ed hanno rilasciato una dichiarazione sulla decisione del governo di non costituirsi parte civile. «Si è persa un'ottima occasione per dare al Paese un segnale chiaro e inequivocabile di voler andare sino in fondo nella ricerca della verità».

Un teste sosterebbe che il Dc9 sarebbe partito in ritardo per coprire un jet

Ustica, il giallo degli orari

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Strage di Ustica: una notizia che ha dello sbalorditivo è filtrata, ieri, negli ambienti giudiziari. Un ufficiale dell'Aeronautica avrebbe affermato durante il suo interrogatorio come teste che la partenza del Dc9 Itavia dall'aeroporto di Bologna fu ritardata di due ore perché l'aereo civile doveva servire come copertura radar ad un jet. Se l'indiscrezione risultasse vera, il «giallo» sull'abbattimento del Dc9 si arricchirebbe di un altro mistero che qualcuno, prima o poi, dovrà svelare.

Sulla partenza del volo di linea Bologna-Palermo del 27 giugno 1980, il giudice Priore ha svolto numerose e approfondite indagini. Il magistrato ha spedito nel capoluogo emiliano il maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini, per raccogliere tutti gli elementi utili alle indagini. Sono state controllate anche le merci che furono imbarcate sull'aereo, in gran parte spedite da una società che vende attrezzi agricoli. Il Dc 9 doveva partire intorno alle ore 18 ma decollò da Bo-

logna con due ore di ritardo. La causa che determinò il ritardo e che finora era stata data come certa era da ricercarsi in contrattempi che il Dc 9 aveva avuto in voli precedenti. In conclusione l'aereo arrivò all'aeroporto «Marconi» un'ora e mezza dopo il tempo previsto e partì alla volta di Palermo, circa 2 ore dopo l'orario stabilito.

Il Dc 9 alle ore 21, mentre si accingeva ad atterrare a «Punta Raisi», perse quota dopo un volo planante sul Tirreno, si inabissò con 81 passeggeri a bordo. La presunta dichiarazione dell'ufficiale dell'Aeronautica secondo la quale il Dc 9 doveva servire come copertura radar ad un jet, se fosse

vera, avvalorerebbe i risultati cui sono giunti i periti di parte civile. Secondo il prof. Pent, dai dati radar di Ciampino si rileva che dietro il Dc 9 c'era un altro aereo mentre un caccia volava parallelamente compiendo, poi, una manovra, tipica per un attacco al Dc 9. A questo punto non è escluso che il bersaglio fosse quel jet che ora viene indicato da una testimonianza.

Con questo nuovo scenario la possibilità di conoscere la verità sulla strage di Ustica si fa più consistente. Se il ritardo era stato programmato per un'operazione del genere, sarà facile stabilire chi furono gli organizzatori di

questa vicenda. Inoltre sarà possibile stabilire il motivo per il quale un jet, non si sa se militare o civile, doveva nascondersi dietro l'aereo civile per non farsi inquadrare dai radar militari italiani e di altre potenze straniere operanti nel Tirreno.

In questo quadro diventerebbe di facile spiegazione anche un'altra circostanza, rimasta, finora, sconosciuta. Quando i soccorritori giunsero nel tratto di mare dove si presumeva fosse caduto il Dc 9, notarono una macchia di olio e crederono che si trattasse dell'aereo civile. Invece alcuni corpi dei passeggeri e alcuni resti dell'aereo furono recuperati, più a sud, lontani al-

cune miglia dalla macchia nera che era stata avvistata. Si parlò dell'abbattimento di un altro velivolo oltre il Dc 9, ma questa ipotesi non fu mai approfondita. C'è da ricordare che Gheddafi a proposito della strage di Ustica affermò più volte che in quella notte perse un suo aereo.

A questo punto occorre attendere che gli inquirenti forniscano elementi precisi per poter valutare l'esistenza e la consistenza di queste nuove rivelazioni. Non è escluso, infatti, che in questo particolare momento in cui l'istruttoria sta facendo dei grossi passi in avanti, particolarmente con le incriminazioni dei vertici dell'Aeronautica, spuntino nuovi personaggi che forniscono inedite rivelazioni per depistare l'opera degli inquirenti. Domani i periti che rappresentano i familiari delle vittime della strage di Ustica si riuniranno a Torino per mettere a punto i loro risultati e per confrontarli con quelli già raggiunti dai periti giudiziari e da quelli nominati dagli imputati.

Ustica, Andreotti ipotizza con i familiari delle vittime la costituzione di parte civile

“Il governo non starà a guardare”

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Il governo è disposto ad esercitare un'azione diretta, nell'ambito dell'inchiesta giudiziaria sulla strage di Ustica, e ha delegato l'avvocatura generale dello Stato a rappresentarlo e difenderlo nella fase istruttoria. Il legale che rappresenterà il governo è l'avvocato Oscar Fiumara. In questo senso il presidente del consiglio, Andreotti, e il ministro della difesa Rognoni hanno dato ulteriori assicurazioni, ieri pomeriggio, a Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei familiari delle vittime di Ustica e all'avvocato Franco Di Maria, durante un incontro durato oltre un'ora.

L'avvocato Franco Di Maria, al termine del colloquio ha, così, sintetizzato i risultati del colloquio. «Abbiamo illustrato al presidente del consiglio e al ministro Rognoni la convinzione che costituirsi parte civile non significa affatto proclamare la colpevolezza di qualcuno ma semplicemente compiere un atto di coerenza istituzionale. Ci è stato risposto», ha proseguito il legale, «che proprio in questo senso deve intendersi la nomina di un difensore, cioè, che possa acquisire tutti quegli elementi utili ad una più esauriente valutazione dei fatti».

Il legale ha, poi, precisato: «Quando successivamente abbiamo espresso la convinzione



che il difensore della parte lesa ha poteri più limitati del difensore di parte civile e sia, quindi, una figura processuale inadeguata, con riguardo all'azione del governo, Andreotti ha replicato in modo netto. Il capo del governo ha affermato che se l'avvocato dello Stato non fosse ammesso ad assistere all'interrogatorio degli imputati, il governo si costituirebbe parte civile il giorno dopo. Abbiamo preso atto con grande soddisfazione di queste precise assicurazioni».

Durante l'incontro, Daria Bonfietti ha sollevato altre questioni relative alle indagini sull'abbattimento del Dc 9. «Ho chiesto», ha detto il presidente dell'

associazione dei familiari, «l'impegno che da parte dello Stato, della Pubblica amministrazione, nel suo complesso, non venga spesa, direttamente o indirettamente, neppure una lira per la difesa degli imputati». La Bonfietti ha aggiunto: «Ho denunciato, non solo alla luce delle più recenti svolte delle indagini, ma per la mia esperienza di questi dodici anni, che mai l'Aeronautica militare ha dato un contributo fondamentale per il conseguimento della verità, anzi questa verità ha cercato di allontanare in ogni modo. Si è perfino messo a disposizione degli imputati documenti espressamente negati al giudice istruttore. Mi riferisco

Daria Bonfietti accanto a Franco Di Maria, avvocato di parte civile

al comportamento degli ufficiali dell'Aeronautica, nominati periti di parte nel procedimento in corso».

Quest'ultimo aspetto rappresenta una delle tante pagine oscure dell'istruttoria del giudice Bucarelli. Alcuni ufficiali dell'Aeronautica che avevano avuto a che fare direttamente con l'inchiesta sulla strage di Ustica e quindi, possibili imputati, furono presentati e, poi, accettati dal magistrato come periti di parte. Il giudice istruttore Rosario Priore, nei giorni scorsi, ha estromesso, come consulente tecnico degli imputati, il tenente colonnello Andrea Torri. L'ufficiale fu il primo ad esaminare i bagagli del Dc 9, recuperati in mare e a lui fu dato l'incarico di compiere analisi chimiche su una serie di reperti. Ma ci sono, ancora, altri ufficiali, nominati come periti di parte dal giudice Bucarelli, che erano stati coinvolti nelle indagini. Ad esempio il maggiore Di Natale che si interessò dei tracciati radar di Marsala. Su quest'ultime gravi lacune procedurali e su altri inammissibili episodi, relativi alla vecchia istruttoria, il Csm potrebbe decidere di svolgere un'indagine. A palazzo dei Marsciali, esiste una pratica, presso la prima commissione, che potrebbe essere riproposta nei prossimi giorni.

Un m

R
r
S

Sic
rebbe
snelli
prosp
gi que
prop
corre
Il v
vissir
da st
dotti
e Nu
t'Ang
to ch
dama

il gi
Sue

chi
pro

Repubblica 5/2/82

Un perito: proveniva da Grosseto, Ciampino o Pratica di Mare. E' il Mig libico?

Ustica, il jet del mistero

“A sud di Roma un aereo s'accodò al Dc9 per coprirsi dagli avvistamenti navali”

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - «Un aereo si accodò al Dc 9 Itavia, la sera del 27 giugno 1980». Lo ha detto sulla base di dati tecnici, elaborati al computer, il prof. Mario Pent, uno dei periti nominati dai familiari delle vittime della strage di Ustica. Il professore del Politecnico di Torino, in una riunione con i legali di parte civile ha affermato che «il punto di iniezione dell'aereo sconosciuto nella rotta del Dc 9 è avvenuto a 50 chilometri a sud di Roma». Ha poi precisato: «l'elaborazione dei dati sui tracciati radar di Ciampino hanno dato questo risultato, un dato che ha una percentuale di errore di 1 su cento».

Le rivelazioni del prof. Pent erano già note, tuttavia c'è una novità di grande importanza, cioè quella di aver stabilito il punto esatto dove l'aereo sconosciuto si è accodato nella rotta del Dc 9. Questo aereo non ha nulla a che vedere con il caccia che invece volava parallelamente al Dc 9 e che fece una manovra di attacco, qualche secondo prima, l'abbattimento dell'aereo civile sul cielo di Ustica. Se questo quadro risulterà esatto, c'è da presumere che il caccia aggressore attaccò l'aereo che si nascondeva dietro il Dc 9, ma colpì, anche, il velivolo civile.

La distanza di 50 chilometri a sud di Roma fa ipotizzare come provenienza dell'aereo sconosciuto le basi di Grosseto, di Ciampino o di Pratica di mare. In conclusione l'Aeronautica militare conosceva benissimo la provenienza di quell'aereo, tanto da utilizzare il volo di un aereo civile da Bologna a Palermo, per coprirlo dagli avvistamenti delle unità militari straniere, dislocate nel Tirreno.

A questa novità si sono aggiunte altre notizie di particolare in-

teresse. Nei prossimi giorni, il perito di parte civile, ing. Armando Iorno, presenterà una perizia sul Mig 23, caduto sulla Sila e ritrovato «ufficialmente» il 18 luglio 1980, venti giorni dopo l'abbattimento del Dc 9 Itavia. Il perito nella sua relazione escluderebbe in modo assoluto che il caccia libico provenisse da Bengasi come sostennero le autorità libiche e italiane. Il

caccia, invece, sarebbe decollato da un aeroporto italiano. Può darsi che sia proprio il velivolo che si accodò al Dc 9 e forse, rimase, anch'esso, danneggiato.

«I nostri consulenti ci hanno illustrato», ci ha detto l'avvocato Franco Di Maria, legale delle famiglie delle vittime di Ustica, «i motivi per i quali ritengono altamente probabili che un aereo si sia accodato al Dc 9. Per ovvie ra-

gioni di riserbo non posso scendere nei dettagli delle complesse argomentazioni che ci sono state esposte e che mi sembrano però estremamente persuasive». Il legale si recherà, oggi pomeriggio, insieme a Daria Bonfietti, a palazzo Chigi per un incontro con Andreotti.

«L'incriminazione dei 13 militari», ha detto la Bonfietti, presidente dell'Associazione delle famiglie delle vittime, «ha dato una svolta importante alla vicenda. Ora chiediamo allo Stato di costituirsi parte civile nel processo perché è lo Stato stesso ad essere stato ostacolato nel raggiungimento della verità».

Il giudice istruttore Rosario Priore, proseguendo nelle indagini, ha interrogato ieri, l'ammiraglio Fulvio Martini, ex capo del Sismi. Al testimone sarebbero stati chiesti alcuni chiarimenti sui rapporti tra il Sismi e lo «Sdece», il servizio segreto francese, in relazione alla strage di Ustica. Sull'interrogatorio non sono filtrate indiscrezioni, si è appreso, invece, che il giudice Priore ha estromesso come consulente di parte il tenente colonnello, Andrea Torri. L'ufficiale, in qualità di dirigente della sezione esplosivi della direzione dei laboratori dell'aeronautica militare, ebbe a che fare con i bagagli del Dc 9 recuperati in mare e fu incaricato di compiere analisi su una serie di reperti. Come è noto risultarono tracce di T4, un esplosivo usato in Italia per fabbricare ordigni terroristici, ma non fu trovato il Tnt. Quest'ultimo esplosivo che avrebbe indirizzato, subito, le indagini sul missile fu rilevato dal Cnr di Napoli. Per alcuni anni, in seguito, ai risultati inesatti dei laboratori dell'Aeronautica, si parlò di bomba a bordo.

Accusati per il restauro della pavimentazione

Piazza Signoria deturpata processo ai Beni culturali

FIRENZE - Lo hanno chiamato «un lago ghiacciato», «il ponte di una portaerei», «una distesa di cubetti Lego». Il nuovo lastricato di piazza della Signoria non è nato dal restauro della storica pavimentazione tardo-settecentesca: ne è al massimo una copia, una riproduzione. Le pietre sono state squadrate a macchina. Molte sono state sostituite. Gli antichi disegni - opera degli scalpellini granducali - sono quasi completamente scomparsi e così pure le antiche tecniche di lavorazione. Da questa mattina sul restauro si apre a Firenze un processo che vede fra gli imputati i vertici del Ministero dei beni culturali, a partire dal direttore generale Francesco Sisinni. Nove gli imputati, tutti accusati dal procuratore circondariale Ubaldo Nannucci di aver danneggiato un bene storico.

Con Sisinni sono sotto accusa altri cinque funzionari del Ministero dei beni culturali: l'ex soprintendente ai beni architettonici Angelo Calvani, l'ex soprintendente vicario Paolo Mazzone, l'ispettore ministeriale Emma Micheletti, il soprintendente ai beni artistici Antonio Paolucci, il soprintendente all'Opificio delle pietre dure Giorgio Bonsanti. Gli altri tre imputati sono l'assessore Paolo Cappelletti, ex titolare dei pubblici, l'ingegnere comunale Paolo D'Elia, il costruttore Otello Conti.

La ripavimentazione della piazza è cominciata nel 1987. Tre successivi protocolli d'accordo firmati dai ministri Gullotti, Bono Parrino e Facchiano hanno confermato che la storica pavimentazione doveva essere restaurata. Ma, secondo le accuse, è stato consentito il taglio a macchina delle pietre, che ne ha cancellato ogni caratteristica originaria.

Ustica, Andreotti ipotizza con i familiari delle vittime la costituzione di parte civile

“Il governo non starà a guardare”

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Il governo è disposto ad esercitare un'azione diretta, nell'ambito dell'inchiesta giudiziaria sulla strage di Ustica, e ha delegato l'avvocatura generale dello Stato a rappresentarlo e difenderlo nella fase istruttoria. Il legale che rappresenterà il governo è l'avvocato Oscar Fiumara. In questo senso il presidente del consiglio, Andreotti, e il ministro della difesa Rognoni hanno dato ulteriori assicurazioni, ieri pomeriggio, a Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei familiari delle vittime di Ustica e all'avvocato Franco Di Maria, durante un incontro durato oltre un'ora.

L'avvocato Franco Di Maria, al termine del colloquio ha, così, sintetizzato i risultati del colloquio. «Abbiamo illustrato al presidente del consiglio e al ministro Rognoni la convinzione che costituirsi parte civile non significa affatto proclamare la colpevolezza di qualcuno ma semplicemente compiere un atto di coerenza istituzionale. Ci è stato risposto», ha proseguito il legale, «che proprio in questo senso deve intendersi la nomina di un difensore, cioè, che possa acquisire tutti quegli elementi utili ad una più esauriente valutazione dei fatti».

Il legale ha, poi, precisato: «Quando successivamente abbiamo espresso la convinzione

che il difensore della parte lesa ha poteri più limitati del difensore di parte civile esia, quindi, una figura processuale inadeguata, con riguardo all'azione del governo, Andreotti ha replicato in modo netto. Il capo del governo ha affermato che se l'avvocato dello Stato non fosse ammesso ad assistere all'interrogatorio degli imputati, il governo si costituirebbe parte civile il giorno dopo. Abbiamo preso atto con grande soddisfazione di queste precise assicurazioni».

Durante l'incontro, Daria Bonfietti ha sollevato altre questioni relative alle indagini sull'abbattimento del Dc 9. «Ho chiesto», ha detto il presidente dell'

associazione dei familiari, «l'impegno che da parte dello Stato, della Pubblica amministrazione, nel suo complesso, non venga spesa, direttamente o indirettamente, neppure una lira per la difesa degli imputati». La Bonfietti ha aggiunto: «Ho denunciato, non solo alla luce delle più recenti svolte delle indagini, ma per la mia esperienza di questi dodici anni, che mai l'Aeronautica militare ha dato un contributo fondamentale per il conseguimento della verità, anzi questa verità ha cercato di allontanare in ogni modo. Si è perfino messo a disposizione degli imputati documenti espressamente negati al giudice istruttore. Mi riferisco

al comportamento degli ufficiali dell'Aeronautica, nominati periti di parte nel procedimento in corso».

Quest'ultimo aspetto rappresenta una delle tante pagine oscure dell'istruttoria del giudice Bucarelli. Alcuni ufficiali dell'Aeronautica che avevano avuto a che fare direttamente con l'inchiesta sulla strage di Ustica e quindi, possibili imputati, furono presentati e, poi, accettati dal magistrato come periti di parte. Il giudice istruttore Rosario Priore, nei giorni scorsi, ha estromesso, come consulente tecnico degli imputati, il tenente colonnello Andrea Torri. L'ufficiale fu il primo ad esaminare i bagagli del Dc 9, recuperati in mare e a lui fu dato l'incarico di compiere analisi chimiche su una serie di reperti. Ma ci sono, ancora, altri ufficiali, nominati come periti di parte dal giudice Bucarelli, che erano stati coinvolti nelle indagini. Ad esempio il maggiore Di Natale che si interessò dei tracciati radar di Marsala. Su quest'ultime gravi lacune procedurali e su altri inammissibili episodi, relativi alla vecchia istruttoria, il Csm potrebbe decidere di svolgere un'indagine. A palazzo dei Marscialli, esiste una pratica, presso la prima commissione, che potrebbe essere riproposta nei prossimi giorni.

Eccezione respinta. Documenti rubati a 'Europeo'

Ustica, sono legittimi gli 'avvisi' contro i generali

ROMA - E' stata respinta la richiesta dell'avvocato Carlo Taormina, difensore di alcuni imputati nell'inchiesta per la strage di Ustica, di considerare nulli i provvedimenti che erano stati notificati a tredici ufficiali dell'Aeronautica. Il giudice istruttore Rosario Priore ha ritenuto infondata la tesi di Taormina, secondo la quale i mandati di comparizione e le comunicazioni giudiziarie erano nulli in quanto emessi in base alle norme del vecchio codice di procedura penale. A sostenere che la questione sollevata dal difensore non era fondata erano già intervenuti i pubblici ministeri Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi.

Un furto è stato inoltre denunciato dal settimanale «L'Europeo». Nella notte tra l'11 e il 12 febbraio le redazioni romane di «Europeo» e «Oggi» sono state visitate da ignoti. I ladri avrebbero rubato, anziché oggetti di valore o denaro, alcune carte riguar-

danti un'inchiesta giornalistica sulla strage di Ustica. In particolare si tratta di una cartella dossier che conteneva materiali e documenti per un servizio giornalistico di imminente pubblicazione. La settimana scorsa, «Europeo» pubblicò una ricostruzione delle cause che provocarono l'abbattimento del Dc 9 Itavia e un'intervista ad un ex ufficiale di Marina. Il servizio giornalistico era stato valutato dai magistrati inquirenti in contrasto con i risultati finora accertati in fase istruttoria.

Il quotidiano «l'Ora» di Palermo ha infine pubblicato, ieri, un'intervista di un sottufficiale dell'Aeronautica che la sera della strage di Ustica era in servizio presso il comando Nato di Bruxelles. Secondo il sottufficiale, il Dc 9 Itavia fu abbattuto durante uno scontro tra due caccia americani e il Mig 23 libico, trovato sulla Sila, circa 20 giorni dopo la strage di Ustica.

Nell'istruttoria per la strage emergono altri casi di depistaggio da parte dell'Aeronautica

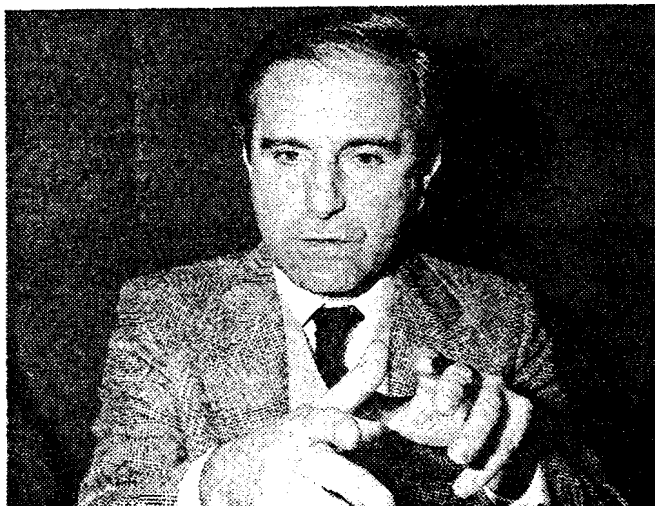
ROMA (f.s.) - Altri clamorosi episodi di depistaggio, da parte dello stato maggiore dell'Aeronautica, sono emersi nell'istruttoria per la strage di Ustica. In particolare il giudice istruttore Rosario Priore ha dovuto affrontare l'ambiguo comportamento di due ufficiali, Andrea Torri e Salvatore Di Natale, nominati consulenti tecnici dal giudice Bucarelli, malgrado fossero coinvolti nelle indagini sull'abbattimento del Dc 9.

Un altro evidente falso si riferisce al Mig 23, trovato «ufficialmente» sulla Sila, venti giorni dopo l'abbattimento del Dc 9. L'ingegner Armando Jorno, perito di parte civile, ha presentato una memoria tecnica, relativa alla identificazione del caccia libico. Il Mig 23, afferma il tecnico, è della «versione Ms, denominazione Nato Flogger E».

Questo tipo di caccia, fabbricato dai sovietici, ha un'autonomia di volo di 1.700 Km, senza l'uso di serbatoi supplementari. Dall'autonomia e dal carico di carburante, gli esperti hanno stabilito che il Mig 23 non poteva provenire dalla Libia. Come è noto, le autorità italiane e quelle libiche affermarono che il caccia, sprovvisto di serbatoi supplementari, si schiantò sulla Sila per un malore che colpì il pilota, mentre stava compiendo un'esercitazione al largo delle coste libiche. Questa versione è completamente falsa. Quel caccia, affermano gli esperti, può essere decollato soltanto da un aeroporto italiano.

Ed ecco le vicende dei due consulenti tecnici. Il tenente colonnello Andrea Torri «in qualità di facente funzione di

Ustica, il jet libico decollò dall'Italia



Il giudice Rosario Priore

capo della divisione esplosivi della direzione dei laboratori dell'Aeronautica militare ebbe l'incarico, subito dopo la strage di Ustica, di esaminare i bagagli ripescati in mare, per accertare se presentassero evidenze di un'esposizione ad effetti di esplosione ed ebbe, altresì, l'incarico di compiere analisi su una serie di reperti per accertare eventuali presenze di esplosivo».

Le analisi di Torri evidenziarono la presenza di un esplosivo,

il T4, usato più volte in Italia per attentati terroristici. La presenza di tracce del T4 accreditò per alcuni anni l'ipotesi di una bomba a bordo. Nel 1986, il Cnr di Napoli, in seguito ad esami, compiuti allo «Spettrometro di massa», stabilì che oltre il T4 erano presenti tracce del Tnt. I due esplosivi, combinati tra loro, formano le cariche esplodenti dei missili. In un primo momento, si parlò di un depistaggio da parte dell'Aeronautica militare, ma nella maxiperi-

zia Blasi il tenente colonnello Torri fu giustificato, poiché si sostenne che i mezzi adoperati nelle analisi dell'Aeronautica non erano completamente adatti.

Malgrado questa dubbia giustificazione, Torri fu scelto come consulente tecnico da parte dello stato maggiore dell'Aeronautica, ma il 18 gennaio scorso il giudice Priore ha chiesto la sua sostituzione. Successivamente, il magistrato ha affrontato un'altra posizione, quella del consulente tecnico Salvatore Di Natale.

Il maggiore dell'Aeronautica Di Natale fu l'ufficiale che si interessò dei nastri del radar di Marsala e fu anche interrogato dalla commissione stragi come testimone. Sul suo operato c'è il noto mistero di una busta sigillata, contenente i nastri, la cui data non corrisponde a quanto accadde al centro di Borgo Piave, dove sono stati decodificati e, forse, manomessi i tracciati radar. Il giudice Priore con un'ordinanza del 31 gennaio scorso afferma che si è trattato di una «grave scorrettezza, costituita dalla nomina in qualità di consulente tecnico del maggiore Di Natale che tanta parte ebbe nello sviluppo dei fatti per cui si procede, situazione che dovrebbe essere stata nota a chi nominò il predetto».

In conclusione, gli alti vertici dell'Aeronautica non solo depistarono le indagini, subito dopo l'abbattimento del Dc 9, ma successivamente si attivarono perché in seno all'istruttoria giudiziaria operassero ufficiali che erano coinvolti nell'inchiesta.

re i ministri, il capo del con i suoi compiti, di un monarca inventato rancesco Cossiga esige scusi con lui per aver osato non è piaciuto. ato quel che a Cossiga potevano telefonare, gire le dimissioni, far testimoniare che tra le ssima «irritazione pre- esto paese il capo del- ministro degli Interni dell'ordine pubblico, uccede niente, salvo il e sempre più fiducia... rdo tra le smentite pronunciate, sta av- ventata esangue sotto Disordine pubblico ed è dimostrare e provo- na Repubblica. E' que- se si fonda sulla demo- partiti. Forse può far- ararsi del male acqui- ogni gruppo sociale a in guerra con le altre piuttosto le gambe ad- lamentari sbuffino all' liegi, fa paura l'annun- dell'ordine, dà nausea

ta «Seconda Repubbli- sistema dove vige in un misto di intrighi da ta da sensali. Mancano un altro giorno per- biare.

MINO FUCCILLO

ngolare.

no la rivista di Ali- dedicata alla donna tribuita nelle classi e Business dei voli continentali ed in- zionali.

ME ITALIANO/INGLESE

litalia

zione della legge in Parlamen- to.

Cosa accadrà adesso non è facile da prevedere. Spadolini, la cui opinione era stata richie- sta dai capigruppo della Cam- era, sentita la lottà ha annuncia- to che «qualora la grande mag- gioranza dei gruppi parlamen- tari di Palazzo Madama si di- chiarasse favorevole al rima- nimento del provvedimento, il Sena- to non mancherebbe di dare concreto seguito a tale decisio- ne, una volta che la Camera de- cidesse l'esame del disegno di legge e lo trasmettesse al Sena- to». Ma nessuno si nasconde che la via del Parlamento è una via irta di ostacoli: se i missini faranno l'ostuzionismo pro- messo esse alcuni parlamentari (come i repubblicani) presen- teranno moltissimi emenda- menti, con socialisti e liberali che puntano ufficialmente a far ridiscuere tutto dalle nuo- ve Camere, la legge potrebbe non arrivare nemmeno al Sena- to in tempo utile. «La strada del Parlamento è solo in astrat- to la via maestra. In concreto l' unica soluzione era quella del decreto», spiega il senatore verde, Franco Corleone.

Proprio in vista di queste di- ficoltà, Andreotti ha preso an- cora qualche ora di tempo. La conferenza dei capigruppo della Camera si riunirà ancora domani per fissare la data della

I partigiani criticano il Quirinale

ROMA - Gli aderenti alle associazioni nazionali partigiani, perseguitati politici italiani, antifascisti, ex deportati si sono riuniti oggi a Roma per una «giornata di riflessione» sull'«interpretazione falsa e distorta che in queste settimane si va facendo della resistenza». In un documento le associazioni hanno denunciato il preoccupante aumento, nel nostro paese, di «tendenze e velleità di destra» che, deflendendo la resistenza, una «guerra civile», «mirano in realtà a una nuova Repubblica basata su forme di autoritarismo». L'Anpi sottolinea come sia allarmante che «il presidente della Repubblica, volendo riaffermare l'esigenza di un rinnovamento delle istituzioni, si sia rivolto al segretario del Msi».

Esposto contro i magistrati romani lontani e Nitto Palma, che hanno interrogato uno dei funzionari della commissione parlamentare

Libero Gualtieri

rapidamente i lavori «a condizione che questo obiettivo sia con- duto e ritenuto realizzabile dalla gran parte delle forze politiche rappresentate nella commissione». Gualtieri, in sostanza, non ritiene che un «accordo politico» sia obbligatorio per andare avanti.

La decisione è stata aspramente contestata dal capogruppo democristiano in commissione, il senatore Lucio Toth, che



ha definito «politica» non «ostruzionistica» l'assenza degli esponenti della Dc dalla riunione dell'ufficio di presidenza (che comunque, sia pure in modo informale, si è svolta). Toth ha ribadito che la Dc teme «strumentalizzazioni elettorali» e ha definito la decisione di Gualtieri «in contrasto col parere formulato da Lotti e Spadolini». A questo punto, secondo Toth, le eventuali decisioni assunte dalla

commissione «sarebbero soltanto pareri personali dei singoli commissari o dei partiti di appartenenza».

Lo scontro è aperto anche su un altro fronte. Gualtieri ha annunciato che invierà esposti al Consiglio superiore della magistratura, al ministro della Giustizia, alla procura generale della Cassazione e ai presidenti delle Camere per denunciare le interferenze della pro-

Il comitato Macis chiude ma vigila sul presidente

ROMA - Il comitato parlamentare sui procedimenti d'accusa rinvia ancora ogni decisione sulle cinque denunce per attentato alla Costituzione contro Francesco Cossiga. Ma, ha chiarito il presidente dell'organismo parlamentare, il senatore del Pds Francesco Macis, «mantiene le sue funzioni». Questo perché, ha continuato, «potrebbero verificarsi anche situazioni nuove e diverse che potrebbero comportare la necessità e l'esigenza che il comitato riprenda pienamente la sua attività». Un concetto reso esplicito dal senatore della Sinistra indipendente Pier Luigi Onorato: «Sembra che la logica di questa decisione sia quella di tenere aperta la possibilità, per il comitato, di riunirsi se Cossiga commettesse qualche rottura costituzionale». Ma Onorato si è detto perplessa su questo «uso politico» della garanzia costituzionale. Il fatto che il comitato è ancor nel pieno dei suoi poteri è stato sottolineato dal verde Franco Corleone.

Nel corso dei lavori di ieri si è verificato anche qualche momento di tensione per l'assenza di numerosi esponenti dei partiti che sostengono il presidente. A tratti si è creata una maggioranza «anti-Cossiga» che, comunque, non ha avuto modo di «contarsi» in alcuna votazione.

Ormai le posizioni sono chiare. Dc, socialisti, missini e liberali sostengono che il Parlamento, dopo lo scioglimento delle Camere, non è più in grado di esaminare una questione come la messa in stato d'accusa del capo dello Stato. Motivi di opportunità politica hanno indotto anche il Pds ad accettare la decisione di un rinvio alla prossima legislatura. Sarà dunque il nuovo Parlamento, salvo clamorosi fatti nuovi, a decidere sull'impeachment.

I lavori della commissione stragi

“Non mi fermo” dice Gualtieri

cura della Repubblica di Roma. A scatenare la reazione di Gualtieri è stato l'interrogatorio di uno dei funzionari della commissione stragi, Antonio Marsica, da parte dei sostituti procuratori Lotta e Nitto Palma. I due magistrati hanno sentito il funzionario nell'ambito dell'indagine che ha portato all'arresto del direttore del periodico «Punto critico» e di un ex dirigente dei servizi segreti. Che rapporto po-

sa esserci tra la commissione stragi e questa inchiesta non è chiaro. L'indipendente di sinistra Sergio de Julio ha avanzato esplicitamente il dubbio che l'interrogatorio del funzionario sia da inquadrarsi tra i tentativi di boicottare le indagini parlamentari. «Si è legittimati a sostenere - a dubitare dell'indipendenza di Lotta e Nitto Palma».

Mercoledì prossimo dunque la commissione si riunirà, le bo-

zze di relazione saranno discusse e potrebbero anche essere approvate. Si tratterà di vedere se Dc e Psi decideranno di delegittimare la commissione non partecipando ai lavori o se, invece, interverranno per sostenere la linea della maggioranza. «Il vero problema», ha detto il capogruppo del Pds nella commissione, Francesco Macis - è quello di chiudere i lavori. Per legge dobbiamo riferire al Parlamento. Non è questo un fatto sottoposto alla decisione dei gruppi o dei partiti: c'è un obbligo di legge ben preciso».

Il tentativo di delegittimare la commissione potrebbe anche contrariarsi col dissenso di esponenti della Dc. Granelli ritiene che fino a un mese prima delle elezioni, il 5 marzo, la commissione debba lavorare con intensità: «C'è per tutti, e in primo luogo per la Democrazia cristiana», ha detto, «il dovere di concludere ordinatamente e con obiettività».

Salvo Andò ha subito sollevato la questione della maggioranza «anomala»: «Vogliamo sapere a quale maggioranza politica si riferisce il presidente del Consiglio, visto che la sua maggioranza di governo non è d'accordo con lui». Antonio Gava nega un accordo Dc-Pds. «Non capisco perché, ogni volta che si esprime un'opinione diversa, si dice che si è formata una nuova maggioranza. Persino nella vita coniugale accade di avere opinioni diverse sulle procedure». Sia il capogruppo liberale Battistuzzi che Salvo Andò hanno commentato: «Ma se le Camere possono essere convocate, se possono anche autoconvocarsi, questo dovrebbe valere per tutto, anche per la commissione Macis che sta occupandosi dell'impeachment. Invece su quella questione la lottà dette un parere diverso». Il «no» del Pri lo ha pronunciato Gaetano Gorgoni: «Dopo lo scioglimento le Camere non hanno più competenza ad esprimersi su una legge respinta dal Capo dello Stato». I verdi chiedono che dell'obiezione la Camera si occupi il 26 e il 27 febbraio. Sono pronti, comunque, a raccogliere le firme «per la convocazione straordinaria delle Camere».

Appassion. di cose mili

Il nostro presidente sionato di cose militari trazione per le bandiere, le divise, le strategie segrete e ormai leggenda alcuni giornali: to, non smentiti, che disegnato personalmente sa del suo consigliere generale Carlo Jean. A il fatto che il capo della ciale di complemento militare. Ha con 1961 il grado di capitano di fregata. Al cenno nella biografia nell'annuario parlarsi tratta di poche righe della carriera mi- ghianaso tacite o vagamente nelle bi- ciali. Un imbarazzo ci va dal fatto che il capiti- Francesco Cossiga mai un giorno di servizio e dunque non ha mai nulla. E' dunque un forse anche unico, «militente». «Figlio padre inabile al lavoro casta, secondo il M. in edicola, la motivazione della scissione del giov. Francesco Maurizi dalla naia. Andreotti che a Cossiga, quando chi «dittende il servizio senza averlo mai fatto».

La vicenda della p capitano di corvetta e merse quasi per caso attuale presidente c blica - che allora giu, no - si recò in visita re Vittorio Veneto.

Repubblica 19.2.92

Repubblica 20/2/92

Il recupero dei resti del DC9 di Ustica

Il giudice Priore all'aeroporto militare di Grosseto indaga sul mistero dei velivoli "mascherati", di cui non c'è traccia sulle registrazioni. Uno di loro provocò la strage?



Quella sera quattro aerei, una sola sigla dietro il Dc9 c'erano tre voli fantasma

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Un'improvvisa trasferta del giudice istruttore Rosario Priore, all'aeroporto militare di Grosseto e all'archivio Civilavia di Bologna, ha riproposto uno dei tanti misteri ancora insoliti sull'abbattimento del Dc 9 Itavia. La sera del disastro di Ustica, circostanza mai verificatasi nel traffico aereo, quattro aerei volavano con lo stesso codice «trasponder».

Il Dc 9 Itavia, decollato dall'aeroporto di Bologna con destinazione Palermo, aveva come codice il n. 1136, altre tre velivoli, di cui uno sicuramente militare, erano dotati dello stesso numero di riconoscimento. Gli esperti hanno sempre sostenuto che è altamente improbabile, a meno di non voler ipotizzare un errore veramente grave, che venga attribuito lo stesso numero di «trasponder» a più di un velivolo.

Il «trasponder» è un congegno installato negli aerei civili e militari che risponde alle emanazioni elettromagnetiche del radar, fornendo il suo codice, cioè il modo per farsi riconoscere, oltre alla quota di volo.

Cinque professori del Politecnico di Torino (Pent, Baracchino, Tartaglia, Camalli e Petro na) hanno rilevato dai tracciati radar di Poggio Ballone e di Ciampino che un aereo si accodò al Dc 9 e percorse la stessa rotta fino all'abbattimento, tra Ponza e Ustica, dell'aereo civile con 81 persone a bordo. Da dove provenisse il misterioso aereo e per quale ragione si nascose dietro il Dc 9 sono due punti

Il giudice istruttore Priore, ieri mattina, ha interrogato come testi alcuni ufficiali e sottufficiali dell'aeroporto «Baccarini» di Grosseto nel tentativo di chiarire, tra l'altro, il mistero legato al «codice 1136». Il magistrato, inoltre, ha sequestrato atti e documenti, ritenuti utili alle indagini, in particolare alcuni registri.

Nel pomeriggio, Priore ha raggiunto Bologna per esaminare tutti i nastri registrati, relativi al traffico aereo, verificatosi nel giorno della strage di Ustica, custoditi per conto di Civilavia presso il Centro controllo linee delle Ferrovie dello Stato.

Sui tre aerei che avevano lo stesso codice del Dc 9 Itavia, l'onorevole Sergio De Julio, membro della Commissione stragi, fece un meticoloso studio. Il parlamentare della Sinistra indipendente (è anche docente di ingegneria all'Università della Calabria) ha riprodotto al computer i voli degli aerei militari e civili secondo le registrazioni di Poggio Ballone. Un aereo militare con il «codice 1136» proveniva da nord, volò parallelamente al Dc 9 mentre il suo «trasponder» non fornì alcuna quota di navigazione. Quest'ultimo particolare è di notevole interesse perché significa che contrariamente alle norme di volo, valide anche per gli aerei militari, nel «trasponder» non era stato inserito il congegno che indica la quota di navigazione. È un fatto grave perché la non osservanza di questa norma potrebbe provocare incidenti

I segnali radar del misterioso caccia con «codice 1136» si esauriscono nei pressi di Grosseto. Potrebbe essere atterrato all'aeroporto militare ma potrebbe anche aver proseguito il volo sul mare, a bassa quota, in modo da non essere individuato dal radar. Lo stesso numero del codice del Dc 9 e il fatto che il caccia non abbia voluto dare ai centri di controllo le quote di navigazione, fanno supporre che la sera della strage di Ustica, qualcosa fuori del normale si sia verificato sul cielo dell'Italia centro-meridionale.

L'aereo che si accodò al Dc 9, secondo gli esperti del Politecnico di Torino, agganciò la rotta dell'aereo civile circa 40 chilometri a sud di Roma, mantenendosi a una distanza calcolata dai tre ai quattro chilometri dal velivolo Bologna-Palermo. Poi, tra Ponza e Ustica sarebbe apparso un altro caccia che operò una manovra d'attacco, lanciò un missile che danneggiò il Dc 9, al punto di farlo precipitare, in caduta libera, sul mare.

Sui risultati della trasferta del giudice Priore a Grosseto non sono filtrate indiscrezioni, mentre appare strana la sua visita all'archivio Civilavia di Bologna. Il magistrato si era recato lo scorso anno in questi uffici e aveva sequestrato i nastri del traffico aereo. Pertanto non si può escludere che la documentazione prelevata e, poi, sottoposta all'esame degli esperti, presenti alcuni punti oscuri. Nella serata di ieri, Priore si è incontrato con i magistrati bolognesi Grassi e Mancuso, che hanno indaga-

NOVITA' JOVENE

NOVITA' JOVENE

DIRITTO E LAVORO
Collana diretta da F. Carinci

LA DISCIPLINA
DEI LICENZIAMENTI
DOPO LE LL. 108/1990 E 223/1991

VOL. I: COMMENTO
(P. G. Alleva - M. V. Ballestrero - D. Borghesi
G. Dondi - F. Mazzioni - M. Miscione - M. Napoli)
VOL. II: REPERTORIO DI GIURISPRUDENZA
E MATERIALI (M. Brollo)

MONTESANO LUIGI ARIETA GIOVANNI
IL NUOVO PROCESSO CIVILE

Via Mezzocannone, 109 - NAPOLI - Tel. (081) 5521019 - 5521274 - 5523471 - FAX 5520687

Y10 AVENUE.

SOLO ECOLOGICA
NATURALMENTE ELEGANTE.

Marmitta catalitica di serie.
Dotazioni ancora più ricche.
Vieni a provarla.



DAI CONCESSIONARI LANCIA AUTOBIANCHI

per la pubblicità su la Repubblica
A MANZONI & C

i misteri
di Ustica

*Su Gladio la commissione è divisa
"È legittima" sentenza il comitato
per il controllo dei servizi segreti*

"Quel grande inganno senza nessuna innocenza" Gualtieri su Ustica accusa generali e giudici

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA - Gualtieri ha mantenuto la parola. La commissione stragi, nonostante l'opposizione della Democrazia cristiana, va avanti. Ieri è stata depositata la relazione sul caso Ustica. Domani o lunedì sarà fatto altrettanto per l'indagine sul caso Moro. Quindi sarà la volta degli accertamenti sul ruolo della rete Gladio e dei servizi segreti militari negli attentati in Alto Adige.

Il destino dell'organismo parlamentare che in questi anni si è occupato dei cosiddetti «misteri d'Italia» continua a far discutere la Democrazia cristiana. Il senatore Luigi Granelli ha chiesto al presidente del gruppo dc di Palazzo Madama, Nicola Mancino, la convocazione dei parlamentari democristiani che fanno parte della commissione stragi. Granelli, che già nei giorni scorsi aveva detto di essere contrario a un disimpegno della Dc, afferma che il gruppo deve prendere «decisioni collegiali di grande delicatezza» e assumere «comportamenti limpidi». «Un disimpegno a priori pretestuosamente motivato - scrive Granelli - sarebbe per il partito, che ha pagato prezzi altissimi non solo con la morte di Moro, un boomerang».

Intanto si è aperta una durissima polemica tra la commissione e la procura della Repubblica

che aveva annunciato l'invio di un esposto al Csm per segnalare il comportamento dei sostituti procuratori Ionta e Nitto Palma i quali, nell'ambito dell'indagine su una fuga di notizie, hanno anche interrogato uno dei funzionari della commissione stragi. Commentando la stessa vicenda, un deputato della sinistra indipendente, Sergio De Julio, aveva avanzato dubbi sulla effettiva indipendenza dei due magistrati da «gruppi di potere». Ieri Ionta e Nitto Palma hanno annunciato che promuoveranno azioni giudiziarie contro De Julio.

Ustica. Il testo della relazione non è stato diffuso. I commissari hanno tuttavia fatto sapere che il documento, di 64 pagine, conferma i giudizi duri già espressi in passato dal presidente dell'organismo parlamentare contro alcuni alti ufficiali dell'Aeronautica, i magistrati che hanno condotto la prima fase dell'indagine (il giudice istruttore Vittorio Bucarelli e il Pm Giorgio Santacroce) e la stessa classe politica di governo. Se, dopo undici anni, ancora non si conoscono le cause della morte delle 81 persone che si trovavano a bordo del Dc-9 dell'Itavia, è perché c'è stato chi ha fatto il possibile per nascondere la verità.

Una vicenda - secondo Gual-

tieri - né da parte dei responsabili politici («Impressionante» la sequenza delle risposte date dai vari governi), né da parte di militari e di dirigenti dei servizi segreti. Ma il presidente della commissione non mette sotto accusa l'Aeronautica in quanto tale: distingue uomini e istituzione. L'istituzione-Aeronautica nell'analisi di Gualtieri è dunque rimasta vittima di alcuni dei suoi uomini.

Perplexità vengono espresse sui rapporti tra il sostituto procuratore Santacroce e il capo del Sios dell'Aeronautica (servizio di sicurezza interno) generale Zeno Tascio. In particolare la relazione fa notare che l'Aeronautica, quando già c'erano molti elementi per ipotizzare che l'aereo fosse stato abbattuto da un missile, continuava a sostenere la tesi del cedimento strutturale. In quello stesso periodo il giudice Santacroce accusò di aver diffuso notizie false e tendenziose il presidente dell'Itavia che aveva appunto sostenuto pubblicamente l'ipotesi del missile.

Critici verso la relazione, il senatore missino Antonio Rastrelli («Non viene identificata la mente di questo grande despistaggio») e De Julio («Conclusioni troppo scarse»). Severo il giudizio del capogruppo del

Il presidente
della
Commissione
Stragi Libero
Gualtieri



quale la cautela di Gualtieri sulle responsabilità politiche fa ritenere che l'atteggiamento della Dc stia «dando i suoi frutti».

Gladio. E' l'inchiesta sulla quale la commissione si è divisa. I giudizi di illegittimità formulati da Gualtieri nella sua bozza di relazione sono all'origine del disimpegno dei democristiani. Proprio ieri la spaccatura si è ripeta all'interno di un altro organismo parlamentare, il Comitato di controllo sui servizi segreti. La relazione del presidente, il democristiano Tarcisio Gitti, è stata approvata con cinque voti a favore (Dc, Psi e Msi) e tre contro (Pds e Sinistra indipendente).

Il documento, pur rilevando serie di deviazioni, afferma la legittimità sostanziale delle re-

lati clandestini. Orsini non un pro-

sentire alla minoranza di formalizzare il suo giudizio di illegittimità? Trattandosi di un «comitato» e non di una «commissione d'inchiesta» non è infatti prevista la relazione di minoranza. Gitti ha assicurato che porrà il problema ai presidenti delle Camere. Macis ha definito contraddittorio il comportamento della Dc: «Boicotta la commissione ma fa andare avanti il comitato dove non è previsto altro parere che quello della maggioranza. E' chiaro che per la Dc la dichiarazione di legittimità di Gladio va ottenuta a ogni costo».

scuno dei commissari produca una sua relazione.

Una decisione definitiva sarà assunta martedì prossimo. Maglià le indagini della magistratura hanno fatto emergere un legame tra esponenti dell'organizzazione Gladio, e dei servizi segreti, e fatti di terrorismo. In sostanza, negli anni caldi, i servizi segreti non avrebbero «controllato» ma «alimentato» attività destabilizzanti.

Sequestro Moro. Anche su questa vicenda è stato costituito un gruppo di lavoro *ad hoc*. Ne fanno parte Macis, Granelli e il radicale Roberto Cicciomessere. Quest'ultimo ieri ha detto che l'indagine ha confermato la presenza nella vicenda di troppe cose non chiare. Una in particolare: il fatto che le Brigate rosse, pur essendo venute a conoscenza di fatti di grande rilievo (e tra essi anche l'esistenza della rete Gladio) non li resero pubblici. E' un comportamento che avvalorava il sospetto di una direzione «dall'esterno» del rapimento dello statista. Macis ha fatto sapere che nella relazione c'è una attenta analisi delle lettere trovate nell'autunno del 1990 nell'ex covo di via Monte Nevoso a Milano. Un capitolo è dedicato all'assenza di documenti significativi e agli archivi del servizio

Intanto su Moro e sugli attentati in Alto Adige sono in arrivo le relazioni. Sul rapimento dello statista si conferma: troppe cose non ancora chiarite, a cominciare dall'assenza di documenti importanti negli archivi del Viminale

Ignoti hanno violato anche le auto di alcuni periti impegnati nel processo

Ustica, ancora un "giallo" forzati gli studi degli avvocati *Caccia ai documenti tra archivi e computer*

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA - Nuovo giallo nel giallo infinito di Ustica. Tra il 15 e il 25 febbraio scorsi ignoti hanno forzato le porte degli studi e le portiere delle auto di alcuni avvocati di parte civile e di periti impegnati nel processo di Ustica. La notizia è filtrata dagli ambienti giudiziari romani. Gli episodi sono stati denunciati alla Digos che nei giorni scorsi ha effettuato accertamenti e rilievi sui posti visitati dai ladri. Secondo indiscrezioni, le vittime sarebbero molte. L'avvocato Osvaldo Fassari, legale che tutela gli interessi dell'Itavia, la compagnia cui apparteneva il Dc 9 colpito sui cieli di Ustica, una mattina avrebbe scoperto che alcuni sconosciuti avevano forzato il portone d'ingresso del suo studio. Scaffali, archivi e computer sarebbero stati messi sottosopra probabilmente alla ricerca di notizie o documenti sulla delicata e complessa indagine giudiziaria. Abbiamo interpellato l'avvocato Fassari. Al telefono si è limitato a replicare, con evidente fastidio, che non intendeva commentare l'episodio. Più loquace invece l'altra vittima dei ladri di Ustica, il generale Mario Cinti, perito di parte civile. «Sì, è vero», ha confermato l'alto ufficiale, «per due volte mi hanno forzato le portiere dell'auto, squarciandomi le ruote e il sedile posteriore. Ma si tratta di episodi, a mio avviso, del tutto ridicoli. Sono proprietario di una Fiat 500. La guida nonostante sia invalido. Ebbene, una sera l'ho trovata con la cappottina tagliata. Mi avevano portato via una radio di scarsissimo valore. Mi accorsi che i ladri avevano anche squarciato il sedile posteriore. Furti mirati? Mi sembra davvero strano. Se questi soliti ignoti cercavano qualcosa, hanno sbaglia-



Il recupero dei resti del Dc9 di Ustica

to tempi e luoghi. E poi, cosa potevano trovare dentro una vecchia utilitaria? La stessa cosa è accaduta domenica scorsa. Ero andato al mercato di Porta Portese. Quando sono tornato alla macchina, l'ho trovata con una gomma squarciata. No, non credo proprio che fossero dei furti d'alto livello. Al massimo, posso pensare a degli avvertimenti... come a quelle telefonate in cui non c'è nessuno dall'altro capo del filo».

La lista delle vittime è comunque lunga. Gli episodi intimidatori ci sono stati. E molti. Automobili aperte e danneggiate,

gomme squarciate, furti misteriosi, visite notturne improvvisate. Insomma, come da copione: anche nel film di Marco Risi *Muro di gomma*, il giornalista impegnato nel caso scopriva che qualcuno aveva rovistato nella sua auto.

Un tentativo di furto era avvenuto qualche settimana fa nella sede della redazione romana del settimanale *L'Europeo*. Due giornalisti della rivista avevano scritto ampi servizi sulla strage di Ustica. Uno, in particolare, riportava la testimonianza di un ufficiale della Marina militare italiana. L'ufficiale, ormai in pen-

sione, aveva raccontato la sua versione su come si era svolta la tragedia del 27 giugno 1980. Uno scenario da guerra, condito di particolari da vera spystory. Con un finale macabro e terrificante. Gli autori del servizio e il direttore del settimanale erano stati denunciati dagli avvocati di parte civile, indignati per il servizio. A loro parere, la testimonianza di quell'ufficiale della Marina militare era piena di invenzioni e soprattutto il finale della storia, così difficile da poter considerare vero, finiva per creare scompiglio e sbandamento nell'opinione pubblica. I due giornalisti hanno proseguito nella ricerca di conferme e hanno pubblicato altri servizi. Tra un articolo e l'altro ci fu la visita dei soliti ladri. La direzione dell'*Europeo* denunciò l'accaduto, spiegando che i documenti ai quali probabilmente gli ignoti puntavano, erano custoditi altrove.

Episodi simili sono avvenuti a ritmo continuo. Nei confronti di altri giornalisti che seguono il caso Ustica, nei confronti di avvocati di parte civile, nei confronti di periti e collaboratori esperti nel campo. Tentati furti, telefonate minatorie, lettere anonime piene di minacce. L'intervento della Digos per questi ultimi avvenimenti fa presumere qualcosa di diverso. Si sa solo che non è stato asportato nulla, sia dalle auto, sia dagli studi dei legali. I dirigenti della Questura si limitano ad un «no comment»: parlare di Ustica, anche in via generica, è sempre imbarazzante. «E' un caso che scotta», sostengono alla Digos, «non vorremmo bruciarci. Quindi, nessuna dichiarazione in proposito». Il rapporto finale della Questura verrà trasmesso alla procura di Roma. Poi si deciderà se avviare un'inchiesta.

Si susseguono gli avvertimenti ai danni di giudici, carabinieri, periti, giornalisti

Ustica, una visita misteriosa nell'ufficio del giudice Priore

Aprono la cassaforte e manomettono le carte

nostro servizio

ROMA - Altri misteriosi e gravi episodi si sono ripetuti in margine all'inchiesta giudiziaria sulla strage di Ustica. Una «talpa» si è introdotta negli uffici del giudice istruttore Rosario Priore, situati nel cosiddetto bunker di piazza Adriana. Il magistrato ha trovato alcuni fascicoli dell'inchiesta sull'abbattimento del Dc 9 Itavia accatastati sotto una cassettera e non nella cassaforte dove li aveva riposti. Qualcuno è riuscito ad aprire la cassaforte, ha controllato e, forse, ha fotografato gli importanti documenti acquisiti di recente nei fascicoli dell'istruttoria.

Il giudice ha affidato le indagini alla Digos mentre è stata aperta un'inchiesta penale presso la Pretura. Ma oltre alla misteriosa «visita» al bunker di piazza di Adriana ci sono notizie di altri episodi sconcertanti: le portiere dell'automobile di un sottufficiale dei carabinieri che collabora con Priore e con i pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi sono state forzate mentre altre auto di collaboratori sono state danneggiate.

Risalgono al 6 marzo scorso le prime notizie di tentativi di furto, effrazioni delle porte di studi legali, di danneggiamenti alle auto di periti, di consulenti tecnici, di avvocati e di giornalisti che si interessano al caso

Ustica. E' difficile stabilire chi siano i responsabili di questi misteriosi episodi, ma il fatto che gli stessi uffici del giudice istruttore siano stati «visitati» e che sia stata aperta una cassaforte fa nascere il sospetto che il tutto sia opera di una ben collaudata organizzazione. A questo riguardo non viene escluso che si tratti di elementi dei vecchi servizi segreti piduisti.

L'attività misteriosa sembra sia indirizzata su due precisi filoni. Il primo è quello di conoscere tutto quanto sta emergendo dall'istruttoria del giudice Priore attraverso gli interrogatori di testimoni e dai documenti che sono stati sequestrati in varie località italiane. L'altro filone riguarda un'attività di intimidazione nei confronti di tutti coloro che si interessano direttamente del caso di Ustica (sottufficiali di polizia giudiziaria, periti, consulenti e avvocati) oppure indirettamente cioè i giornalisti che riportano i risultati delle indagini o si interessano di inchieste parallele al caso Ustica. Per l'attività di intimidazione, oltre al danneggiamento delle auto o ai furti presso le redazioni di settimanali (l'Europeo) si sono verificati anche episodi macabri, come ad esempio, l'utilizzo di cadaveri di gatti neri, sistemati da-

vanti alle auto di giornalisti.

Per tentare di trovare una spiegazione a quanto sta accadendo, il giudice Priore, insieme con i pm Roselli e Salvi, ha tenuto una riunione con la Digos e con gli investigatori dei carabinieri, al termine della quale è stato messo a punto un piano operativo. Sulla vicenda, comunque, viene mantenuto per ora il massimo riserbo, tuttavia non è escluso che le indagini vengano affidate, nei prossimi giorni, alla Procura. L'inchiesta sulla strage di Ustica è giunta alla sua stretta finale. Nelle prossime settimane, il giudice Priore dovrà interrogare numerosi imputati, in particolare, l'ex capo di stato maggiore dell'Aeronautica, Bartolucci, e l'ex capo del Sios, il generale Zeno Tascio. Quest'ultimo dirigeva i servizi segreti dell'Aeronautica, all'epoca della strage di Ustica, e il suo nome è stato più volte ricordato da alcuni testimoni americani come quello dell'ufficiale che teneva i rapporti con l'apposita commissione, istituita presso l'ambasciata Usa a Roma. Intanto sono previsti anche i depositi delle prime perizie tecniche ordinate da Priore, che riguardano i tracciati radar, gli esplosivi, le calligrafie che si rilevano in alcuni documenti.

*La "stragi" approva le due relazioni per le Camere
Dibattito aperto su Gladio e attentati in Alto Adige*

Per Ustica e Moro la commissione dice "Hanno depistato"

ROMA - La commissione stragi si è riunita nuovamente, dopo la lunga pausa elettorale e ha approvato le relazioni sulla tragedia di Ustica («Un documento che fa onore al Parlamento», ha detto il presidente, il repubblicano Libero Gualtieri) e sul caso Moro. Non è stato facile. Quella che si è riunita ieri era la vecchia commissione, della quale dunque fanno ancora parte (fino al 22 di questo mese) numerosi deputati e senatori non rieletti.

Prima della pausa elettorale era stato approvato un ordine del giorno che prevedeva che fosse questa «vecchia» commissione a discutere e approvare le relazioni. Ma ieri ci sono stati alcuni commissari che hanno tentato di rimettere in discussione l'accordo. Alla fine il presidente Gualtieri ha deciso di andare avanti nel dibattito.

La relazione su Ustica è stata approvata con una decina di emendamenti presentati dal dc Pier Ferdinando Casini che non attenuano il complessivo giudizio politico. Soddisfatto Gualtieri: «Io che ero stato descritto come uno dei più pericolosi sovversivi del paese, ho avuto in commissione addirittura i voti dell'intera Dc». La sostanza della relazione è che la vicenda Ustica sul piano istituzionale «non poteva essere gestito in un modo peggiore». I principali rilievi critici riguardano l'Aeronautica, il governo, i primi magistrati

inquirenti.

Alcuni parlamentari, come il dc Bosco, hanno annunciato che presenteranno loro integrazioni alla relazione. Altri, l'indipendente di sinistra Sergio De Julio e il piduista Francesco Macis, hanno giudicato «insufficiente» la relazione nella parte che riguarda le responsabilità politiche. De Julio in particolare ha parlato dei misteriosi furti avvenuti nello stesso ufficio del magistrato che indaga: «Sono veri e propri atti intimidatori - ha detto - che presuppongono capacità di organismi del tipo servizi segreti».

Di certo, a parte le conclusioni della commissione d'inchiesta, il mistero di Ustica è aperto. Ancora si attendono le conclusioni dei periti ed è in atto un tentativo di riproporre la tesi della bomba a bordo che era stata esclusa dagli esperti.

La relazione sul caso Moro tra l'altro sottolinea che prove importanti sulla vicenda sono state sottratte agli organi istituzionali e sottolinea il fatto che le Br non diffusero notizie che per loro dovevano essere di grande rilievo, come un chiaro accenno fatto dallo statista sequestrato all'esistenza della rete Gladio. Vicende che confermano i dubbi su una «direzione esterna» del sequestro.

Il dibattito prosegue su altre due vicende: il caso Gladio e gli attentati in Alto Adige.

Gli inquirenti romani al lavoro con i giudici bolognesi

Stragi di Ustica e 2 agosto

Un filo fra le due bombe?

di PAOLA CASCELLA

TORNA la pista della bomba. Risputa l'ipotesi che sia stato un ordigno esplosivo e non un missile la causa dello sventramento del Dc9 precipitato nel mare di Ustica il 27 giugno 1980. Lo conferma la presenza a Bologna di un pool di «specialisti» incaricati dal giudice istruttore Rosario Priore di consultare le carte delle inchieste bis sulla strage del 2 agosto 1980 e sull'eccidio del treno Italicus del 4 agosto 1974. Proprio mentre nel mare di Ustica comincia una nuova attività di

recupero dei resti dell'aereo, con particolare attenzione alla zona della toilette e alla parte posteriore del velivolo, dove si ipotizza che potrebbe essere stato collocato l'ordigno, gli esperti inviati da Priore sono al lavoro negli uffici giudiziari del tribunale di Bologna. Si tratta di un gruppo di sei carabinieri coordinati dal maggiore Marcantonio Bianchini del Nucleo operativo di Roma.

SEGUE A PAGINA II

□ DALLA PRIMA DI CRONACA

Stragi di Ustica e 2 agosto...

IERI MATTINA Bianchini è stato ricevuto dal giudice istruttore Leonardo Grassi titolare delle inchieste bis. «Stiamo svolgendo un accertamento doveroso», ha detto l'ufficiale, facendo riferimento al fatto che anche all'interno del collegio dei periti nominati da Priore l'ipotesi della bomba non è stata del tutto scartata.

I militari sono in città da un paio di giorni incaricati dai magistrati romani di cercare eventuali collegamenti fra gli ambienti dell'eversione nera italiana e i servizi segreti libici. Un sodalizio occulto che nel quadro della pista della bomba avrebbe tirato le fila dietro le quinte dell'attentato. In questa ottica si torna ad indagare sulla possibilità che l'attentato di Ustica sia maturato nello stesso ambiente di quello del 2 agosto. L'eccidio della stazione avrebbe dovuto sottolineare il significato del primo sanguinoso attentato. Un significato e un messag-

gio da ripetere perchè evidentemente non era stato raccolto con sufficiente chiarezza dai destinatari.

All'ipotesi, il giudice Priore, che non trascurava nessuno spunto investigativo, sembra attribuire negli ultimi mesi un nuovo interesse. E di ordigno esplosivo ha parlato nei giorni scorsi anche il consulente di parte degli ufficiali dell'Aeronautica coinvolti nell'inchiesta. «E' stata una bomba», ha dichiarato in un'intervista ad un quotidiano. Pochi giorni prima l'onorevole Giuseppe Zamberletti aveva nuovamente ventilato l'ipotesi che dietro l'attentato vi fosse un manovratore ignoto di nazionalità libica. «Se è stata una bomba, si tratta di un ordigno libico», ha detto.

Certamente la notte della tragedia di Ustica l'Italia fu «percorsa» in lungo e in largo da un'inconsueta attività aerea proveniente dalla Libia. Lo testimonia la mappa dei voli registrati su

nastro magnetico, che è stata sequestrata nel novembre scorso dal giudice Priore proprio a Bologna, al Centro controllo linee delle Ferrovie dello Stato. Il Centro nel 1980 registrava l'intero complesso dei tracciati degli aerei nazionali e internazionali, civili, commerciali e militari che sorvolavano l'Italia. Dalla decrittazione di quei nastri che dormivano negli archivi bolognesi e di Civitavecchia da più di 11 anni è risultata un'intensa attività aerea libica sull'Italia la notte di Ustica, prima e dopo la strage. Ma la pista libica è stata fatta balenare anche da altri. Ne ha parlato a Samarcanda (e subito dopo Priore ha disposto il sequestro dell'intervista) anche Marco Altatigato, l'ex militante di Ordine nuovo che la relazione Gualtieri descrive in stretto contatto con i servizi segreti italiani e francesi, secondo il quale fu «l'attentato contro Gheddafi a portare alla catastrofe di Ustica». (PAOLA CASCELLA)

la Repubblica

E' la singolare tesi di un ufficiale dell'Aeronautica.

Ustica, ora spunta l'Ufo

ROMA - «E' stato un Ufo ad abbattere il Dc 9 Itavia». La singolare affermazione è di un ufficiale dell'Aeronautica, il maggiore Roberto Doz, in servizio presso la prima aerobrigata di Padova. In un'intervista pubblicata da «Veneto magazine», il maggiore Doz sostiene che un Ufo era presente sul cielo di Ustica la sera del 27 giugno 1980. Inutile dire che la «rivelazione» non ha trovato nessuna accoglienza a palazzo di Giustizia.

Sul fronte dell'inchiesta, a Bologna si è appreso che il maggiore dei carabinieri, Marcantonio

Bianchini, collaboratore del giudice istruttore Rosario Priore, sta consultando, da due giorni, le carte delle inchieste-bis sulle stragi alla stazione di Bologna e dell'Italicus. Con questa indagine si cerca di accertare se nelle carte dei giudici bolognesi vi siano riscontri su contatti tra terroristi neri italiani e servizi segreti libici. E' noto che i consulenti di parte dell'Aeronautica militare hanno riproposto, di recente, l'ipotesi della bomba a bordo come causa della strage di Ustica.

venerdì 8 maggio 1992

Torino, nuovi elementi rafforzano la tesi di un'azione di guerra nella strage del jet

Un caccia seguiva il DC9

Ripescato nei fondali al largo di Ustica il serbatoio supplementare di un aereo Usa

di FRANCO SCOTTONI

TORINO - L'ipotesi che il DC9 Itavia è stato abbattuto sul cielo di Ustica, durante un'azione di guerra, si è arricchito di altri significativi e importanti elementi. È stato ripescato, nei giorni scorsi, insieme ai rottami del DC9, un serbatoio ausiliario costruito in Usa, in dotazione ad aerei militari. Inoltre i consulenti di parte civile hanno presentato, ieri, una perizia che stabilisce in modo quasi certo che dietro l'aereo di linea Bologna-Palermo, volava un altro velivolo sconosciuto.

La scoperta di questi ulteriori elementi potrebbe alimentare la sensazione che la strage di Ustica è sempre più un giallo avvincente ma, purtroppo, non si può dimenticare, neanche per un istante, che quella tragedia del 27 giugno 1980 ha spezzato la vita a ottantuno persone.

Lunedì scorso, la compagnia inglese Winpol, incaricata di riportare in superficie i rottami del DC9, ha recuperato dal fondo del mare alcune parti metalliche. Grossa è stata la sorpresa degli addetti ai

lavori: i rottami ripescati, uniti fra loro, formavano la sagoma di un serbatoio ausiliario di un aereo.

Il giudice istruttore Rosario Priore avvertito dell'importante ritrovamento ha subito ordinato che gli importanti reperti fossero trasportati rapidamente a Roma. Gli esperti esaminati i rottami non hanno avuto alcun dubbio: si tratta di un serbatoio di fabbricazione americana di quelli che vengono agganciati sotto le ali.

DA ALCUNE targhette metalliche, ancora leggibili, è stato accertato che quasi sicuramente si tratta di un serbatoio supplementare usato dagli aerei da caccia Phantom allo scopo di potere ampliare il loro raggio di azione.

Un'altra targhetta indica che quel serbatoio aveva la capacità di 300 galloni di carburante cioè oltre mille litri.

Quel serbatoio secondo un primo esame presenterebbe gli stessi effetti di corrosione del mare riscontrati sui rottami del DC9. In sostanza si può supporre che la sua caduta in mare coincide come data con quella dell'aereo civile.

Il giudice Priore ha disposto una serie di perizie per stabilire con certezza questa eventuale concomitanza. Un altro elemento importante riguarda la vernice di colore bianco che farebbe supporre che il serbatoio sia appartenuto alla Marina Usa.

I tracciati radar

Le importanti novità sull'inchiesta per la strage di Ustica sono emerse durante una conferenza stampa organizzata dai familiari delle vittime, rappresentate da Daria Bonfietti e dagli avvocati Alessandro Gamberini e Costantino Marini.

In un'aula del Politecnico, i professori Mario Pent e Mario Vadacchino hanno illustrato, anche attraverso proiezioni e

ricostruzioni al computer, i loro risultati relativi ai tracciati radar del DC9 dal decollo dall'aeroporto di Bologna fino al momento della caduta tra l'isola di Ponza e quella di Ustica.

«Dalle analisi della traiettoria del DC9 quali si ricavano dalle tracce radar», ha spiegato il professor Pent, «si può so-

stenere che un aereo con il trasponder spento ha volato in prossimità del DC9 per alcune decine di minuti prima dell'incidente tale aereo ha volato ad una distanza inferiore ai due chilometri per la maggior parte del tempo si è però allontanato in modo visibile dalla traiettoria del DC9 due volte.

Il primo allontanamento si è verificato quando il DC9 si trovava sopra Tivoli, il secondo è avvenuto alcuni secondi prima dell'incidente. In questo secondo caso la traiettoria di tale aereo appare essere parallela a quella del DC9 per circa 15 chilometri; una successiva manovra di accostamento, eseguita pochi secondi prima dell'incidente, ha portato la

traiettoria di questo aereo estraneo a coincidere nuovamente con quella del DC9».

Infine il professor Pent ha affermato che la probabilità di errori casuali è di circa il 10 per cento, pertanto il suo lavoro può essere stimato vicinissimo alla realtà.

Inoltre ha precisato che fra pochi giorni saranno ultimati

gli studi sulla presenza di un caccia proveniente da ovest e indicato dalla perizia dell'americano John Macidull, come caccia aggressore. «I nostri consulenti hanno dimostrato», ha detto l'avvocato Franco Di Maria, legale di parte civile, «che vi era un altro aereo che volava di conserva al DC9. E non è detto che fosse l'unico. Queste conclusioni, unitamente al ritrovamento del serbatoio di un caccia avvalorano quello scenario di guerra in cui si iscrive la strage di Ustica».

Martedì prossimo - durante i loro interrogatori - anche di questo dovremo chiedere conto ai vari generali Bartolucci, Pisano e Tascio, incriminati dal giudice Priore».

Appello alle Camere

Daria Bonfietti, dopo aver ringraziato il Politecnico di Torino, il suo Rettore e il suo Senato Accademico «per aver messo a disposizione il sapere dei suoi chiarissimi docenti» si è augurata che appena le Camere si dedicheranno alla loro normale attività, venga approfondita la relazione della commissione stragi, affinché le nostre istituzioni sentano l'esigenza di chiedere conto di quei comportamenti che all'interno della pubblica amministrazione hanno così a lungo ostacolato la ricerca della verità.

L'alto ufficiale era stato incriminato

Strage di Ustica il generale o nega o tace

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - «Non so rispondere»: ha ripetuto più volte il generale Lamberto Bartolucci alle precise contestazioni del giudice istruttore Rosario Priore. Su un fatto così straordinario, come è stata la strage di Ustica, l'ex capo di Stato maggiore dell'Aeronautica si è trincerato spesso dietro queste tre parole. Incriminato per attentato all'attività del governo con l'aggravante dell'ipotesi di alto tradimento, il generale Bartolucci ha scelto una difesa che non fa onore a un così prestigioso grado militare. Il suo interrogatorio, di circa cinque ore, è stato costellato di «non ricordo» e di «non so rispondere».

Il giudice Priore ha incriminato gli alti gradi dell'Aeronautica, perché, in concorso tra loro, «impedivano l'esercizio delle attribuzioni del governo della Repubblica, nelle parti relative alle determinazioni di politica interna ed estera concernenti il disastro di Ustica, in quanto hanno omesso di riferire alle autorità politiche e a quella giudiziaria le informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense, la ricerca di mezzi aeronavali Usa a partire dal 27 giugno 1980, l'ipotesi di un'esplosione coinvolgente il velivolo e i risultati delle analisi dei tracciati radar di Fiumicino/Ciampino. Inoltre, abusando del proprio ufficio, fornivano alle autorità politiche, che ne avevano

fatto richiesta, informazioni errate».

Il generale Bartolucci, assistito dall'avvocato Vincenzo Crupi, ha tentato di negare tutti gli addebiti contestatigli ma il giudice Priore gli ha sottoposto i documenti acquisiti all'istruttoria e gli ha fatto ascoltare le telefonate che la sera del disastro intercorsero tra i vari centri radar. In particolare c'è una conversazione tra il centro di Martinafranca e il Cop (Centro operativo di pace) che è alle dirette dipendenze dello Stato maggiore. In quella telefonata si parla di aerei statunitensi e di portaerei.

«E' possibile che mentre dai centri radar e di soccorso si cercava di appurare la presenza di aerei Usa, lei non sapesse nulla?» Bartolucci afferma: «Non so rispondere».

«E' possibile che non esista alcuna prova documentale sulle indagini svolte la notte del disastro?» Bartolucci risponde: «Dovrebbe esserci qualche prova documentale, sul perché non ci siano, non so rispondere».

Alla domanda «dove si trovava e quali furono i suoi interventi la sera della strage?» il generale Bartolucci ha fornito tre versioni diverse. «Ho dato disposizioni ai radar e ho chiesto di ac-

certare l'attività di aerei italiani e americani». Successivamente si è corretto, ha detto di aver chiesto soltanto se tutti gli aerei italiani erano atterrati al momento della strage. Infine, a metà interrogatorio, ha precisato che si limitò a dare disposizione per i soccorsi. A questo punto i pm Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli gli hanno chiesto quale delle tre fosse la versione vera, il generale Bartolucci ha risposto: «Non lo ricordo».

L'avvocato Franco Di Maria che insieme ai suoi colleghi Ferrucci, Marini e Garraffa rappresentavano i familiari delle vittime, ha dichiarato al termine dell'interrogatorio: «La strategia difensiva del gen. Bartolucci è apparsa subito tanto chiara quanto deludente. Negare qualunque addebito. Sempre e comunque. Salvo poi - a fronte di contestazioni specifiche, di incomprensibili contraddizioni, di illogici comportamenti - trincerarsi dietro un subitaneo obnubilamento delle proprie facoltà mnemoniche o nella disarmante ammissione di non essere in grado di fornire spiegazioni». All'interrogatorio che proseguirà il 2 giugno era presente anche l'avvocato della presidenza del consiglio, Oscar Fiumara. Oggi sarà la volta del generale Franco Ferri, all'epoca era sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica.

Avanti!

Ustica, recuperato dai fondali un pezzo della fusoliera del DC9

Agi

Un tratto di fusoliera lungo oltre tre metri, con sei finestri ed una striscia rossa sul lato, parte del logo della compagnia di bandiera. E' il più grande pezzo della fusoliera del Dc9 dell'Itavia precipitato nel cielo di Ustica il 27 giugno 1980 strappato alle profondità del mar Tirreno.

Lo hanno sbarcato a Napoli i marittimi della Sea Mussel, la nave della compagnia inglese Winpol incaricata del recupero, e subito trasferito, con un automezzo dei vigili del fuoco, all'aeroporto militare di Pratica di Mare, dove da tempo è stata ricostruita, con i numerosi reperti già requisiti, la carcassa dell'aereo esploso in volo.

Ad attendere il reperto, assieme ad altri pezzi di minori dimensioni, erano il giudice Rosario Priore, che coordina le indagini, ed alcuni periti. Il fatto strano, come ha sottolineato lo stesso magistrato, è che questo reperto «si trova molto lontano dal luogo dove sono avvenuti i precedenti recuperi, a 5-6 km ad est.

Bisognerà ora interpretare questa strana

circostanza», ha aggiunto Priore, il quale, interpellato su possibili eventuali svolte che possano venire da questo ritrovamento, ha aggiunto un laconico «lo speriamo». «Questo - aveva detto in precedenza - è forse il pezzo più grande recuperato finora. E rappresenta la parte terminale del velivolo, collegata con il tratto di coda».

Nella nuova campagna di recupero, iniziata a maggio, sono stati finora recuperati una settantina di pezzi del Dc9. La campagna, come ha riferito Priore, continuerà ancora per alcune settimane. Non è escluso che si possa ispezionare con una maggiore attenzione la zona dove è avvenuto il recupero del pezzo di fusoliera.

NAPOLI - La fossa del Tirreno ha restituito anche l'ultima parte del relitto del Dc9 di Ustica. A dodici anni di distanza, i tecnici della Winpol sono riusciti a recuperare anche il terminale della fusoliera del jet esploso in volo la notte del 27 giugno del 1980. Il lungo pezzo di lamiera, uno dei tronconi principali della carlinga, è stato caricato domenica pomeriggio a bordo della nave «Sea Mussel» e ieri mattina è giunto a Napoli.

Ad assistere all'operazione di sbarco c'era anche il giudice Rosario Priore e i funzionari dell'Ugic che partecipano alle indagini. La fusoliera è stata trasferita

A 6 km dalla carlinga

Recuperata la fusoliera del Dc9 Itavia

su un mezzo dei Vigili del fuoco e poi portata fino a Pratica di mare, vicino Roma. Qui, in un hangar dell'Aeronautica militare, da un anno si sta ricostruendo tutto lo scheletro dell'aereo dell'Itavia.

Il pezzo strappato ai fondali del Tirreno è lungo circa tre metri, ha sei finestri e una striscia rossa che rappresenta la «livrea» dell'Itavia. «E' forse il reperto più grande recuperato finora», ha commentato il magistrato romano, «e rappresenta la parte terminale del velivolo, collegata con il tratto di coda». L'ennesimo giallo aleggia attorno a questo nuovo recupero: la fusoliera è stata infatti trovata a cinque-sei chilometri a est dalla zona dove si sono svolte finora le operazioni di rilevamento. «Un particolare», ha aggiunto Priore, «su cui ora rifletteremo. Vogliamo capire come mai si trovava a quella distanza».

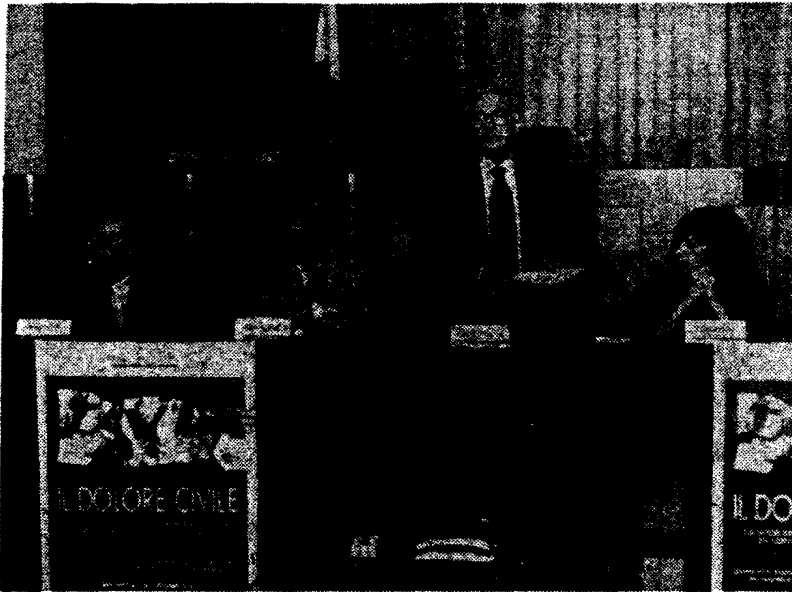
Convegno in Regione sui 'diritti'

A 12 anni da Ustica

«IL DOLORE civile. La società dei cittadini si organizza in difesa dei diritti calpestati» è il titolo del convegno organizzato dall'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica, con la rivista Micromega, per ricordare il XII anniversario della strage del Dc9 Itavia. Al convegno, che si apre alle 9,30 all'aula del consiglio regionale in viale Silvani, prenderanno parte il presidente Federico Castellucci, il presidente della regione Enrico Boselli, il sindaco di Bologna Renzo Imbeni, Daria Bonfietti, il rettore dell'ateneo Fabio Roversi Monaco e il presidente della provincia Lamberto Cotti. Nel pomeriggio tavola rotonda sul tema «La società che si organizza e la risposta dei partiti» col parlamentare della Rete Nando Dalla Chiesa, il presidente della commissione stragi Libero Gualtieri, il ministro per l'Ambiente Giorgio Ruffolo e il direttore de l'Unità Valter Veltroni.

Le amare riflessioni al convegno promosso ieri dall'Associazione familiari delle vittime

Ustica, dodici anni di solitudine



Da sinistra:
Lamberto Cotti,
il senatore
Liberio
Gualtieri,
Federico
Castellucci e
Daria Bonfietti
durante il
convegno per
il dodicesimo
anniversario
della strage di
Ustica ieri in
Regione

La 'vergognosa necessità' di chiedere giustizia a uno Stato che non sa interpretare il 'dolore civile' dei suoi cittadini. Gualtieri: 'Subito la proroga per l'inchiesta'

di MICHELE SMARGIASSI

LA «VERGOGNOSA necessità di esistere». Quattro parole terribili fioriscono sulle labbra di Daria Bonfietti, la voce un poco tremante perché lei non s'è ancora abituata, dopo dodici anni, a questa condizione assurda per qualsiasi paese civile: dover essere la presidente di un'associazione di vittime di una strage impunita, dover «allungare la mano» (oggi sono già dodici anni) per chiedere la verità a uno Stato che non solo non la sa trovare, ma la nasconde più che può.

Ustica, 27 giugno 1980, 81 morti. Bologna, ieri: la sala del Consiglio regionale piena di professori e intellettuali tutti lì a chiedersi perché in Italia il «dolore civile» non è rappresentato dallo Stato, ma deve spesso lottare contro lo Stato.

Ma so anche che in questo Stato, e nella società, ci sono anche eroi che hanno saputo reagire».

Sfortunato il paese che ha bisogno d'eroi. Che obbliga i suoi cittadini a usare la sofferenza e il dolore come armi per difendere diritti calpestati. Siamo forse davvero giunti all'«ultima frontiera della resistenza privata», quella dei «sentimenti non manipolabili», come lascia scritto nel suo intervento ancora un sociologo, Luigi Manconi.

Il linguaggio delle emozioni

Sì, ci siamo davvero, se anche le istituzioni di una città ancora sana com'è Bologna scelgono il linguaggio emozionale dell'arte per resistere: «Saremo ancora l'Antigone del le città», manda a dire al convegno il sindaco Renzo Imbeni, «perché fino a quando non ci sarà giustizia morti rimarranno insepolti».

«OGGI vorremmo parlare di diritti dei cittadini. Per una volta ci piacerebbe dimenticare i tracciati radar, i Mig libici, i generali mentitori», dice la signora Bonfietti. Ma non è facile, coi termini dell'inchiesta che stanno per scadere di nuovo, con la Commissione parlamentare sulle stragi da rinnovare, e subito: il senatore Liberio Gualtieri e l'avvocato Alessandro Gamberini insistono e spiegano che «occorre ancora tempo», che guai a mollare proprio adesso che l'indagine sta correndo forte, finalmente.

Eppure è l'ora di fermarsi un momento a ragionare, perché è un'Italia malata quella dove sono i parenti dei morti a dover chiedere, sollecitare, pretendere, mentre la Repubblica s'è ricordata solo quattro mesi fa, e intanto i figli delle vittime diventano adulti come nel film *Il muro di gomma*, che lo Stato è «parte offesa» in questa storia di sangue e menzogna. «È il paradigma dell'incapacità delle istituzioni a rappresentare il paese», ripete Bonfietti.

«È il segno stenografico della crisi italiana, di una democrazia che muore per autoconsunzione, che si suicida», incalza con enfasi il sociologo Franco Ferrarotti.

Ma allora cos'è quest'altra Italia che non si suicida, che «invece di nascondere sofferenze e dolori», come spiega un'altra sociologa, Gabriella Turnaturi, «li mostra pubblicamente, deviando dalle norme e dai riti, e ne fa il motivo di una battaglia sociale»? Cos'è, un segno di vitalità? O di malattia?

Se lo Stato è contro lo Stato

«Per far funzionare una democrazia c'è ancora bisogno di cittadini che si associano», dice il professor Gianfranco Pasquino scomodando Tocqueville, «ma non bastano dolori ed emozioni, ci vogliono altre cose: come minimo il senso di protesta e la volontà di controllo

sull'abuso dei poteri».

«È una patologia», risponde invece Nando Dalla Chiesa, neodeputato della Rete: «Quando nascono associazioni sulle stragi, o contro la mafia, non siamo più nel gioco dei bilanciamenti democratici fra istituzioni e cittadini, ma nella necessità di colmare i vuoti nelle difese dello Stato». Patologia: è un'ammissione amara per chi ha creato un movimento che si chiama, appunto, *Società civile*. «Fa impressione», insiste, sentire il presidente di una commissione parlamentare parlare della sua battaglia contro i depistaggi dello Stato. «In Italia lo Stato come obbligazione più forte di qualsiasi altra obbligazione non esiste più», è la dura conclusione di Federico Stame, politologo.

Vien da pensare che lo Stato non esiste più in assoluto, dopo dodici anni inutili. E invece, «lo non so se lo Stato non ci sia», dice Walter Veltroni, direttore dell'*Unità*, «so però che quando deve depistare e nascondere c'è, e funziona benissimo».

“Un Phantom dava la caccia al Dc 9”

di FRANCO SCOTTONI

Sul radar le prove del “wargame” nel cielo di Ustica

ROMA - «Al ministero Difesa Aeronautica, parlano di tre aerei sul radar... C'era un Phantom, lo vedevoli»: queste e altre ammissioni sono state fatte da ufficiali dell'Aeronautica, in servizio al radar di Poggio Ballone, la sera del disastro di Ustica. Finalmente il giudice istruttore Rosario Priore è riuscito a trovare una prova, forse decisiva, sulle cause dell'abbattimento del Dc 9 Itavia con 81 persone a bordo. Quest'ultima importante novità è saltata fuori dalla registrazione di una telefonata avvenuta tra i centri radar di Ciampino e di Poggio Ballone (Grosseto), un'ora dopo che il Dc 9 si inabissò in mare.

C'è voluta la caparbieta del giudice Priore per portare alla luce questo nuovo elemento. Il magistrato era in possesso delle registrazioni di tutte le telefonate, registrate a Ciampino. In una di queste si sentivano rumori e parole incomprensibili, come sottofondo. In sostanza il telefonista di Poggio Ballone stava parlando con altri due colleghi, nella stessa stanza, mentre era in corso una conversazione con Ciampino. La registrazione è stata affidata a una ditta specializzata che ha filtrato rumori e voci e con apparecchiature sofisticate ha decifrato gran parte di quella conversazione interna.

Da questo meticoloso lavoro è emerso uno scenario di guerra: dietro al Dc 9 volava un aereo militare senza «trasponder» e almeno altri due caccia erano nella zona del disastro. Si parla anche di una portaerei. L'ufficiale che telefonava a Ciampino, denominato Mario chiede al suo collega che gli sta accanto: «Do' sta il Phantom, lo vedevi tu?» Ecco la risposta: «C'era un Phantom lo vedevoli, dietro al Dc 9». Durante la conversazione i tre ufficiali avanzano ipotesi sul tipo dell'aereo. Dai segnali radar non si può stabilire di quale aereo si tratti, vengono avanzate delle ipotesi. I tre ufficiali hanno la certezza che sia un aereo americano, escludono che si tratti di un F 104 perché non è più in dotazione all'Air Force e concludono che è un Phantom, partito da una portaerei.

Questa importante prova, la presenza di un caccia dietro il Dc 9, visto dai radaristi di Poggio Ballone, coincide con la perizia dei professori Mario Pentè e Mario Va-

dacchino del Politecnico di Torino, sui tracciati radar di Ciampino. «Dalle analisi della traiettoria del Dc 9», hanno affermato i periti, «si rileva che un aereo con il “trasponder” spento ha volato in prossimità del Dc 9 per alcune decine di minuti. Ha volato a una distanza inferiore ai due chilometri per la maggior parte del tempo, si è però allontanato dalla traiettoria del Dc 9 due volte».

La conversazione dei tre ufficiali di Poggio Ballone presenta altri importanti elementi. Innanzi tutto si viene a sapere che da

Roma erano partiti due ufficiali per recuperare i nastri di registrazione del radar. I nastri, malgrado un ordine di sequestro da parte del pm di Palermo, Guarino, sono stati fatti sparire dall'Aeronautica militare che ha invece consegnato soltanto alcuni tabulati.

Ma sull'atteggiamento dello Stato maggiore dell'arma azzurra ci sono elementi significativi nella conversazione tra i radaristi di Poggio Ballone. I tre ufficiali sono preoccupati. Non sanno come comportarsi e si convincono reciprocamente che è meglio stare zitti anche perché, in altre occasioni, chi ha parlato e fatto storie ha finito poi per pagare duramente.

Un altro elemento importante e che riguarda l'aereo che seguiva il Dc 9 si rileva nella conversazione tra i tre ufficiali ma in modo non del tutto chiaro. Sembra che dalla base militare di Grosseto siano stati fatti decollare i caccia intercettori, due F 104, per identificare l'aereo che seguiva il Dc 9. Si parla della portaerei americana e si afferma che era stata cercata dai centri di Roma e del basso Tirreno e che non si trovava in rada. Quest'ultimo particolare smentisce le affermazioni fatte dalle autorità statunitensi secondo cui la Saratoga era in rada, nel porto di Napoli con il radar spento, al momento del disastro di Ustica.

Lo scenario che l'Aeronautica militare ha cercato sempre di accreditare era quello della non presenza di aerei militari sul cielo di Ustica: il Dc 9 sarebbe caduto per un'esplosione a bordo. Ora c'è la prova, incisa in una registrazione fatta un'ora e quattro minuti dopo il disastro che elimina qualsiasi congettura sullo scoppio di una bomba a bordo e avvalorale altre due ipotesi: quelle del missile o di una collisione tra un caccia e l'aereo civile.

Il giudice Priore, da alcune settimane, sta approfondendo, i dettagli di quella conversazione telefonica e sembra che abbia già raggiunto alcuni risultati concreti. C'è da ricordare che il capitano Maurizio Gari, responsabile della sala operativa del radar di Poggio Ballone, morì improvvisamente di infarto, a 32 anni, un anno dopo la strage di Ustica. Uno dei radaristi, il maresciallo Alberto Mario Dettori, in servizio al momento dell'abbattimento del Dc 9, affermò che si era sfiorato lo scoppio di una terza guerra mondiale. Dopo alcuni mesi si è suicidato in circostanze rimaste misteriose. Due ufficiali che pilotavano gli F 104 intercettori, Ivo Nutarelli e Mario Naldini, in volo 19 minuti prima dell'abbattimento dell'aereo civile, perirono a Ramstein, durante un'esibizione delle Freccie tricolori. Non si sono mai trovati i piani di volo dei due ufficiali e per gli orari sono sorti molti dubbi.

Ecco le fasi salienti del colloquio telefonico fra i due centri radar la notte del disastro
 Frasi tronche, molte allusioni e tanti timori

“Ma dove sta la portaerei?”

nostro servizio

ROMA (fr.sc.) - Il colloquio tra i tre ufficiali avvenne all'ora convenzionale «20,04 zulu» e a parlare erano tre ufficiali, uno denominato Mario, gli altri due sono indicati nella perizia fonica come X e X1. Del Phantom parla per primo Mario.

Mario - Questo è un discorso che si deve fermare qui. Ascoltami bene, io sono il tizio su un Phantom, non a far confusione, con un Phantom che qua si prende e si distanzia, tu ti distanzi da questo traffico e via.....

X1 - Il Phantom si va a mettere dietro l'aereo....

Mario - Anche se è, avranno già chiuso tutto.

X1 - E' chiaro.

Mario - E perciò l'Aeronautica non ci pensava a mettere.....

X - Qui poi il governo quando sò americani non valgono un cazzo...li devi....Mario, parliamo di radar...ma tu che cascasse....

Mario - Non sapete niente voi, quando sò ritornato che, quando un.... è scoppiato in volo...

X1 - E quello è un Phantom.

X - L'aeroporto militare che si ferma a una verifica, ma quanti, quanti ..

Mario - Ma ora è andato..... questo è un altro discorso

X1 - Il timore che è partito, sono d'accordo chevoi l'avete visto lì...

Mario - L'ha visto l'Aeronautica.

X1 - Già che poi... da un aeroporto militare è partito eh.... dobbiamo anche escludere la veridicità...

Il colloquio prosegue:

Mario - Do' sta il Phantom lo vedevi tu?

X - C'era un Phantom lo vedevo lì solamente c'era... Vabbè che c'entra, poi... solo che per esempio, ti arriva un Phantom, devi intercettare, innalzo la prua, sistemi tutto quanto, devi dare conto aimettere la prua in alto e tutto quanto e poi se sei a velocità supersonica è meglio evità.....

X1 - E' partito da Napoli per Napoli.

Mario - Qui il discorso è ...dove sta la portaerei....Infatti dicono che la portaerei non ce l'hanno trovata.

X1 - Ma infatti, ma dove vivono, chissà che fine ha fatto.

Mario - Dicono che là nella rada non ce l'hanno nemmeno trovata.

Ecco un altro brano :

Mario - E, infatti, ecco qui è stato il discorso della valutazione, va bene, perché il discorso è nato qui, no, quello che ho sentito, la valutazione deve essere che tutti si siano accorti. Lo sai prima chi ha avuto l'onere di farmi le domande su questo fatto? Bovi sì, è stato Bovi e De Marco, loro sono venuti a Grosseto col proposito di colpire....

Più avanti:

X - Questi mi dicono sempre che questa è una zona dove ci sono altri 2 aerei, quindi non è..

Mario - Vabbè fino adesso ci sono due possibilità. Un'altra possibilità potrebbe essere che l'America ha l'interesse che l'Italia rimanga neutrale, se però l'Italia ha questi requisiti.... gli americani.... se poi l'Italia non ha questi requisiti potrebbe rimanere tagliata, ma oggi, poi dipende, io ti pago.... Ritorniamo al fatto, il comandante o un comandante di pattuglia decidono che fanno le leggi, al Ministero difesa dell'Aeronautica, li parlano di 3 aerei sul radar

Ma per ora dagli Usa solo smentite: "La Saratoga era in rada"

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Lo scenario di una battaglia aerea emerso dalla conversazione di tre radaristi, in servizio a Poggio Ballone, ha «scatenato» il giudice Rosario Priore, titolare dell'inchiesta sulla strage di Ustica. Il magistrato ha preparato una serie di richieste rogatorie indirizzate al Dipartimento della giustizia degli Stati Uniti.

Finora c'è stata una faticosa collaborazione tra la magistratura italiana e quella americana, l'unica che può far luce su quanto accadde la sera del 27 giugno 1980, quando fu abbattuto il Dc 9 Itavia con 81 persone a bordo. Ottenere notizie da parte delle autorità militari americane è risultata sempre una fatica infruttuosa. Lo hanno ammesso anche i numerosi civili statunitensi, interrogati negli Usa, come testimoni dal giudice Priore.

Dal nastro registrato della conversazione dei tre radaristi si parla di una portaerei e si afferma che malgrado tutte le ricerche non era stata individuata. C'è un'affermazione precisa: la portaerei non era ancorata al porto di

Napoli. Il Pentagono ha smentito, ieri, questa circostanza: «La Saratoga era nel porto di Napoli. E' rimasta lì dal 23 giugno al 6 luglio». Inoltre il portavoce del Pentagono ha smentito che aerei militari Usa incrociassero nel cielo di Ustica la sera del disastro di Ustica, aggiungendo: no comment sulla presenza di velivoli italiani, non è responsabilità degli Stati Uniti star loro dietro. La questione riguarda le autorità italiane.

A rendere ancora più «giallo» il caso Ustica c'è un altro elemento di particolare interesse. Nel giugno scorso tra i rottami del Dc 9, ripescati in mare, sono stati trovati alcuni rottami che non appartenevano all'aereo civile. Gli esper-

ti, dopo averli assemblati, hanno ricostruito un serbatoio ausiliare di un caccia americano. Da alcune targhette e dai residui di vernice bianca è stato accertato che si tratta di un serbatoio di un «Corsair», il tipo di caccia imbarcato sulle portaerei americane. Questo serbatoio ausiliare che permette al velivolo di ampliare la sua autonomia viene sganciato soltanto in azioni di guerra. In caso di esercitazione è applicato sotto la pancia del caccia senza la possibilità di sganciamento.

Le richieste di rogatoria comprendono tutte le novità emerse dalla registrazione telefonica, fatta un'ora dopo la strage di Ustica e anche informazioni sul serbatoio. Intanto si è appreso che il ministro della Difesa, Salvo Andò, chiederà la collaborazione del Pentagono per arrivare a un chiarimento sull'abbattimento del Dc 9. In ambienti vicini al ministero della Difesa si fa notare che la presenza a Gleneagles (Scozia) per la riunione del gruppo di unificazione nucleare della Nato (Npg) del segretario alla di-

fesa Usa, Richard Cheney, offrirà al ministro Andò l'occasione per evocare la vicenda di Ustica, alla luce degli elementi che vanno emergendo in questi giorni.

Il giudice Rosario Priore e i pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, oggi si recheranno a Londra per conoscere i risultati degli esami di alcuni reperti del Dc 9, esami affidati al Rarde, l'ente britannico che si interessa di disastri aerei. In particolare gli esperti inglesi hanno esaminato sei rottami, ripescati in mare, e che facevano parte della toilette del Dc 9.

Il rottame più grosso è costituito dal piccolo lavabo, ritrovato molto contorto da far supporre che sia stato investito da una deflagrazione. Questi esami sono stati sollecitati da alcuni periti che, malgrado le novità emerse dalla registrazione telefonica e dallo studio dei professori Pent e Vadamchino del Politecnico di Torino che concordano sulla presenza di aerei intorno al Dc 9, insistono ad avvalorare lo scoppio di una bomba a bordo dell'aereo civile.

Il presidente dell'Associazione dei familiari delle vittime, Daria Bonfiotti, ha chiamato direttamente in causa il governo italiano. Ha affermato che quei tre militari di Poggio Ballone (Grosseto) che parlano di aver visto sul radar un caccia volare dietro il Dc hanno un nome e un cognome e devono essere stati registrati su un ordine di servizio. «Soltanto il capo del governo, l'onorevole Amato, può ottenere quei nomi e fornirli al magistrato perché», ha detto la Bonfiotti, «sappiamo bene come si comporterà l'Aeronautica militare: dirà, come ha fatto sempre, che gli ordini di servizio sono stati distrutti o fornirà qualche altra inaccettabile giustificazione pur di intralciare le indagini».

Il giudice Priore è da alcune settimane che sta cercando di sapere chi fossero quei tre militari che la sera del disastro di Ustica erano in servizio al centro radar di Poggio Ballone. Finora, sembra che gli accertamenti non hanno avuto un esito positivo.

Per i misteri di Ustica Andò bussò al Pentagono



Il segreto di Stato su Ustica

SULLA strage di Ustica ora sembra che si cominci a scoprire la verità. Una verità che già prima era molto più di un semplice sospetto, cioè che il DC9 sui cieli di Ustica era stato abbattuto da un missile di un aereo della Nato. I vari Governi, i generali, i servizi segreti, hanno sempre coperto e insabbiato la verità, che ora si scopre solo per l'ostinazione di un giudice.

Ma ora sarebbe più che mai necessario, per fare luce sulla strage di Ustica e sulle altre stragi, abolire il segreto di stato. Perché da anni giace nei cassetti della Camera dei Deputati la proposta di legge di iniziativa popolare per l'abolizione del segreto di Stato? Perché il Governo si rifiuta di portarla alla discussione in aula? Forse perché si teme che, senza il segreto di stato, non si possano più coprire, altre nefandezze dei politici, dei militari, dei servizi segreti. Sarebbe una piccola, semplice riforma, che contribuirebbe moltissimo all'accertamento della verità.

On. Ugo Boghetta

Nuove sorprese dal ripescaggio dell'aereo. Un casco Usa sul Mig libico

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Ancora una sorpresa dai resti del Dc 9 abbattuto sui cieli di Ustica. Nel sopralluogo condotto ieri dal giudice Rosario Priore e dal pm Giovanni Salvi a Pratica di Mare, con invito esteso ai giornalisti che hanno potuto vedere la carcassa dell'aereo, è saltato fuori un particolare sinora sconosciuto. Tra i pezzi ripescati di recente, c'è l'apice dell'ala sinistra, di circa due metri di lunghezza, tranciata dall'alto verso il basso. È il reperto più importante finora ritrovato, che permette di avvicinare ulteriormente la verità, di quanto accadde la sera del 27 giugno 1980.

Cerchiamo di spiegare questa novità dopo aver sentito i pareri di alcuni tecnici presenti nell'hangar dell'aeroporto militare. L'ala destra dell'aereo e parte dell'ala sinistra presentano stroncature dalla fusoliera, dal basso verso l'alto, dovute all'impatto dell'aereo sul mare. Diverso il significato della rottura dell'apice dell'ala sinistra perché presenta tutti i sostegni metallici piegati verso il basso, come se avesse ricevuto un impatto dall'alto o parallelamente. Significativa è anche la zona di mare dove sono stati ritrovati i reperti: l'apice tranciato giaceva a sette chilometri di distanza dalle due ali. I tecnici, dopo aver scartato l'ipotesi di uno spostamento dovuto a

Ustica, il Dc9 perse un'ala in volo a colpirlo fu un missile o un caccia

galleggiamento, ritengono con certezza che la parte dell'ala è stata tranciata mentre il Dc 9 era in volo, cioè prima di precipitare in mare.

A questo punto si ripropone l'interrogativo sulla causa che ha abbattuto il Dc 9 Itavia. Due sono le ipotesi più consistenti. La prima si riferisce allo scoppio di un missile, con spoletta di prossimità, sulla parte destra del Dc 9. In questo caso l'aereo era inclinato a destra, verso il basso, per una virata. L'apice dell'ala sinistra si trovava al di sopra della linea della fusoliera e pertanto e-

sposo all'onda d'urto del missile. Onda che avrebbe provocato la frattura verso il basso di quella parte di ala.

La seconda ipotesi prevede che il Dc 9 non sarebbe stato colpito direttamente da un missile ma avrebbe subito le conseguenze dell'esplosione di un caccia che volava molto vicino all'aereo civile. Ad avvalorare questa ipotesi c'è da considerare che insieme all'apice dell'ala è stato ripescato un serbatoio ausiliare del caccia Usa «Corsair», in dotazione alle portaerei americane. Però a rendere quasi impossibile

questa ipotesi ci sono le perizie fatte dall'Aeronautica militare e dallo Spettrometro di massa del Cnr di Napoli che, senza ombra di dubbio, hanno riscontrato tracce di esplosivo (T4 e Tnt) in alcuni reperti interni del Dc 9, affiorati in mare dopo poche ore dall'abbattimento.

La presenza di tracce di esplosivo ad alto potenziale, di fatto, elimina anche la possibilità di una collisione in volo tra il Dc 9 e un altro velivolo. Infatti si dovrebbero annullare le due perizie chimiche per poter prospettare un incidente che non sia stato

provocato da ordigni bellici. In questo caso si dovrebbe affermare che qualcuno, per sviare le indagini, ha fatto ritrovare le tracce di esplosivo ai laboratori dell'Aeronautica e allo Spettrometro Cnr.

A disposizione degli esperti incaricati di formulare una tesi conclusiva sulle cause del sinistro, c'è ora il 90 per cento della superficie «bagnata», cioè del velivolo, escludendo gli arredamenti e le attrezzature interne. Il tutto è stato montato su una struttura di metallo e di legno, e dimostra che l'ipotesi di una

bomba a bordo, sostenuta dai consulenti dell'Aeronautica, non trova alcun riscontro valido. E' un'ipotesi che è servita soltanto a mantenere l'interrogativo sulla causa del disastro a tutto vantaggio dell'Aeronautica, la quale ha sempre sostenuto che nessun aereo militare era in volo al momento del disastro.

A questo proposito c'è da aggiungere che il giudice istruttore Rosario Priore sta cercando da alcune settimane di individuare i tre militari che parlando tra loro, al centro radar di Poggio Ballone, affermarono che un Phantom americano volava in coda al Dc 9. Il ministro della Difesa Salvo Andò, nei giorni scorsi, ha chiesto agli americani di fornire una collaborazione per trovare la verità. Sembra quasi una stonatura: in Italia non si riesce neppure a stabilire l'identità di quei tre militari di Poggio Ballone e ci vogliono indagini su indagini dei carabinieri per ottenere qualche risultato.

Infine, un episodio curioso: tra i rottami del Mig, abbattuto sulla Sila, è stato trovato un casco americano di un marinaio addetto alle operazioni di traffico sui ponti delle portaerei. Il casco si trova ora nell'ufficio di Priore che dovrà stabilire come mai sia finito tra i rottami del Mig.

31/10/92

Lo dice Andò. Nardini: "Basta coi processi sulla stampa"

Ustica, il governo parte civile "per tutelare l'Aeronautica"

dal nostro inviato
VINCENTO NIGRO

POZZUOLI - Il generale Nardini, capo dell'Aeronautica, dice che i suoi uomini «hanno diritto a non essere processati sui giornali, alla televisione». Salvo Andò, ministro della Difesa, chiede agli alleati - e innanzitutto agli americani - «di aiutarci a stabilire chi, come, perché in quella tragica notte provocò l'abbattimento» del Dc9 di Ustica. Andò precisa poi che è meglio parlare di incidente invece che di abbattimento, ma la sostanza non cambia: l'Italia rafforza la sua richiesta all'Amministrazione americana, il governo vuole avere tutto quanto è possibile su Ustica, al più presto.

Pozzuoli ha un posto speciale nella storia infinita di Ustica: proprio qui, nei saloni di questa accademia, l'ammiraglio Mario Porta perse le staffe, parlò, urlò il «furore» dello Stato Maggiore per il modo in cui secondo lui i militari erano messi alla berlina dalla stampa. Porta era il capo della Difesa, non aveva responsabilità dirette nella vicenda di Ustica; il suo fu uno scatto d'ira. Ieri invece il generale Nardini ha scelto toni più controllati, ha pesato le parole, per scagliare accuse se possibile ancora più dure.

«Questa non è una storia qualsiasi, ci sono 81 cittadini italiani, 81 morti di mezzo. Per questo dobbiamo essere cauti, riservati, rispettosi dell'inchiesta della magistratura, che finalmente dopo vari giudici ha trovato un magistrato che è in grado di arrivare alla verità. Nel frattempo però non possiamo più accettare processi in piazza, non si possono fare processi sui giornali,



Il ministro della Difesa
Salvo Andò, socialista

alla televisione, in trasmissioni come "Italiani" o come il "Maurizio Costanzo Show", trasmissioni che sono eccellenti da un certo punto di vista, ma non possono esserlo dal punto di vista giudiziario».

Generale - gli chiedono i giornalisti - lei parla di contrarietà della stampa: ma ormai è tutto il paese ad avere sospetti, dubbi, incertezze sul comportamento dell'Aeronautica.

«I dubbi e i sospetti si eliminano continuando a fare quello che noi abbiamo fatto: fornire collaborazioni ai giudici, in silenzio e con serietà. E quando dico noi non divido l'Aeronautica da quegli ufficiali che sono stati raggiunti da comunicazioni giudiziarie. Io stesso potrei ricevere una comunicazione giudiziaria per aver fornito un dato ine-

satto, un'informazione non corretta alla magistratura. Questo non può dare il via a un processo sommario: l'Italia deve sapere chiaramente che l'Aeronautica non c'entra con il disastro di Ustica, in nessun modo. Se ci sono stati errori, comportamenti perseguibili dalla legge, andranno perseguiti. Ma rivendico il diritto alla giustizia per qualsiasi cittadino, e quindi anche per il cittadino che veste l'uniforme azzurra».

Nardini continua: «Noi non ci nascondiamo dietro il sacrificio di chi è morto in Bosnia, o di chi ogni giorno è al servizio di chi ha bisogno di un trasporto medico con i nostri aerei», continua Nardini: «Sarebbe ingiusto nascondersi dietro questo: ripeto, io difendo il nostro diritto ad essere considerati cittadini come gli altri, cittadini contro cui non si fanno processi per vendere copie di giornali o per rubriche televisive più o meno riuscite».

Alle parole del generale in qualche modo fa eco l'atteggiamento, prudente ma ormai sempre più schierato, del ministro Andò: la decisione di far scendere in campo il Ministero della Difesa, di costituirlo parte civile nel processo istruito dal giudice Priore, è stata presa «per tutelare la Difesa come amministrazione, per tutelare le forze armate da immeritati coinvolgimenti in polemiche che non devono riguardare le istituzioni e in particolare l'Aeronautica». Per il resto Andò insiste: «Siamo sicuri che l'amministrazione americana collaborerà, sono fiducioso dell'impegno preso dal ministro Cheney».

ROMA (d.m.) - Per la prima volta in dodici anni, il Pentagono esce allo scoperto e dice la sua, ufficialmente, sulla tragedia di Ustica. Una raffica di smentite e di precisazioni che ribadiscono la posizione sempre assunta dalle autorità Nato e Usa: la sera del 27 giugno 1980, nessuna aereo o forza navale americana e Nato si trovava nella zona dell'incidente.

Il portavoce del Pentagono, Pete Williams, ha aggiunto, con vena polemica: «Vi prego di capire la serietà della nostra posizione e il nostro desiderio di arrivare ad una soluzione della vicenda».

Immediata replica del ministro della Difesa, Salvo Andò,

Il ministro della Difesa replica al Pentagono

Andò: 'Nessuna illazione ma ora gli Usa collaborino'

autore di un invito alle autorità Usa a collaborare, attivamente, alla ricerca della verità sul disastro di Ustica, fornendo tutte le informazioni di cui sono in possesso. «Sono ben lieto», afferma Andò, «che venga riconfermato l'impegno a collaborare con tutti gli strumenti possibili affinché l'inchiesta possa concludersi presto e bene. Non

abbiamo mai fatto illazioni, mai manifestato riserve sulla sincerità di tali intenti. Le iniziative prese negli ultimi tempi dalla Difesa non erano destinate a alimentare nuove polemiche, né a far salire di tono quelle vecchie. Esse rispondevano al desiderio, che non è solo del ministero della Difesa ma di tutta la comunità nazionale, di vedere comple-

tata, nel migliore dei modi, l'inchiesta, laboriosa e difficile, per poter mettere la parola fine, in modo ufficiale per tutti, sulla tragedia di Ustica».

«Sono convinto», ha concluso il ministro Andò, «che da parte statunitense, per come ci è stato confermato in diverse occasioni, il sostegno alle iniziative assunte sarà pieno e concreto. Così come lo è stato finora».

La dichiarazione del portavoce del Pentagono era stata provocata da un servizio del network televisivo Usa Cbs che mercoledì sera aveva aperto il suo giornale più importante suggerendo un insabbiamento da parte statunitense su tutta la vicenda.

Esplode l'"affaire Ustica" imbarazzo nel governo Usa

venerdì 13 novembre 1992
la Repubblica

dal nostro corrispondente ARTURO ZAMPAGLIONE

Sugli schermi della Cbs i sospetti sul ruolo della portaerei Saratoga Washington smentisce e accusa i politici italiani

Quella portaerei lunga 315 metri

NEW YORK - «E' il puzzle di una tragedia», dice la voce fuori schermo di Alan Pizzei, mentre scorrono le immagini dei pezzi del Dc-9 recuperati in fondo al Tirreno e assemblati in un hangar. «E' un puzzle noto come l'affaire Ustica. I pezzi che mancano sono nascosti in una trama di bugie e di tentativi di insabbiamento. E molti, qui in Italia, accusano Washington...».

Così, mercoledì, con dodici anni di ritardo, gli Stati Uniti hanno «scoperto» l'esistenza di un giallo che potrebbe riguardarli da vicino. Proprio in apertura del telegiornale serale della Cbs, il più famoso anchorman d'oltreoceano, Dan Rather, ha introdotto il servizio di Pizzei in cui si ipotizzavano responsabilità americane nell'abbattimento del Dc-9 dell'Itavia e nell'insabbiamento dell'inchiesta.

Il Pentagono è partito subito al contrattacco: ieri non solo ha smentito «totalmente, inequivocabilmente e categoricamente» ogni coinvolgimento della sesta flotta nella tragedia, ma ha ironizzato sulla politica italiana che, con i suoi bizzarri cambiamenti, impedirebbe una indagine obiettiva su quel che è veramente successo il 27 giugno 1980. «E' veramente frustrante per il nostro governo» ha osservato Pete Williams, portavoce del dipartimento della Difesa «che ogni volta che in Italia ci sono mutamenti al vertice, tornino a galla queste voci su Ustica».

Non è stato uno scatto di nervi, quello di Williams, di fronte ai giornalisti americani che lo assediavano durante il consueto «briefing» mattutino. Nè una dichiarazione improvvisata, tanto è vero che l'ambasciata americana a Roma aveva già informato i quotidiani italiani che dal Pentagono sarebbero giunte im-

portanti dichiarazioni. E' probabile, invece, che Washington abbia voluto prendere spunto dal servizio della Cbs per mandare un messaggio

all'Italia: sì alla collaborazione, ma non si può abusare della pazienza americana.

Attraverso interviste ad Andrea Purgatori e Paolo Maggioni, che hanno a lungo indagato sul caso; sentendo Daria Bonfietti, dell'associazione dei familiari delle ottantuno vittime del Dc-9, la Cbs ha ricostruito mercoledì sera la vicenda dell'aereo, dando spazio alla tesi secondo cui ad abatterlo sarebbe stato un missile aria-aria. E ha riproposto i dubbi sui diari di bordo della Saratoga, la portaerei della sesta flotta che nella notte del disastro era alla fonda nel porto di Napoli e che molti considerano non estranea al puzzle di Ustica.

In quei diari, ottenuti grazie al «Freedom for information

act», una legge che consente l'accesso a informazioni in possesso di enti governativi, risulta che le firme apposte dai marinai di guardia quella notte alla scadenza dei vari turni hanno tutte la stessa grafia. Sono state forse manomesse, per accreditare la tesi che i radar della Saratoga fossero spenti e che non fosse stato notato nulla di anormale? No, ha risposto sdegnosamente il Pentagono, spiegando ieri il meccanismo, per la verità un po' farraginoso, delle firme: che sono prima messe dai vari marinai di guardia, e poi ricopiate in bella copia da un unico superiore.

Per bocca di Pete Williams, il ministero americano della Difesa ha voluto anche fare il punto sulla collaborazione italo-americana sul caso Ustica. Dopo aver sottolineato l'importanza dell'Italia per gli Stati Uniti e per la Nato, anche

per via della sua posizione geografica, Williams ha detto che la prima risposta ufficiale a una richiesta scritta di informazioni giunta da Roma, è del 24 gennaio 1988, con una lettera firmata dal sottosegretario Will Taft. Il 15 maggio dell'anno successivo, il successore di

ROMA - La portaerei statunitense Saratoga, nei giorni a cavallo della tragedia di Ustica, si trovava nelle acque territoriali italiane e precisamente nel golfo di Napoli. La Saratoga è una nave a propulsione convenzionale della classe «Forrestal».

E' un «gigante» che misura 315 metri di lunghezza e ha un dislocamento di 78 mila tonnellate. Entrò in servizio nel 1956.

Nell'ottobre scorso, la Saratoga, durante un'esercitazione Nato nel mar Egeo, colpì un incrociatore della Marina turca. La nave fu centrata da un missile «Sea Sparrow» sparato da 4,5 chilometri di distanza.

Taft, Don Atwood, ha risposto con un'altra lettera agli interrogativi posti dall'Italia. E il 4 dicembre 1991, è stato il turno della lettera del sottosegretario Paul Wolfowitz.

«Ogni volta» ha precisato Williams «abbiamo ripetuto che non vi erano né navi né aerei americani nell'area di Ustica al momento dell'incidente, e di non essere in alcun modo coinvolti in quel disastro». La stessa versione è stata data dal ministro della Difesa Dick Cheney al suo collega Salvo Andò, nell'incontro avuto a Roma, il 25 ottobre, a Palazzo Barberini. Cheney ha riaffermato anche l'impegno americano a collaborare con il governo e con la magistratura italiana.

«Ci rendiamo conto» ha aggiunto Williams «della serietà e delicatezza del problema; sappiamo che il governo italiano vuole risolverlo. Da parte nostra vogliamo collaborare. D'altra parte, non è una cosa nuova, non si tratta di un cambiamento di indirizzi: perché abbiamo sempre dimostrato la nostra volontà di rispondere ogni volta che ci è stato chiesto e di fornire anche ogni scintilla di informazione in nostro possesso. Ma accade che le stesse domande ci vengano poste più volte. E quando in Italia c'è un mutamento nella compagine governativa, cresce di colpo l'interesse per la questione di Ustica». Tutto questo, ha ripetuto Williams, è frustrante: «L'ascesa di questo o quel partito politico in Italia non dovrebbe essere di intralcio a una indagine obiettiva».

i misteri
d'Italia

La strage di Ustica. Un ufficiale della Marina italiana avrebbe scritto di suo pugno che la portaerei aveva lasciato il porto dopo il 27 giugno, vale a dire dopo che il Dc 9 dell'Itavia era stato abbattuto. "L'ho fatto dopo avere indagato con la questura"

Il mistero dei registri manomessi

Occultati i movimenti della Saratoga? E qualcuno trascrisse false uscite

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - I misteri su dove fosse la portaerei «Saratoga», la sera del disastro di Ustica, aumentano con lo svilupparsi delle indagini. Sul blitz del giudice Priore a Napoli è emerso, ieri, un particolare significativo. Un ufficiale della Marina ha aggiunto, di suo pugno, nel luglio 1991, una nota sul brogliaccio dei «movimenti portuali». La nota precisa che la «Saratoga» uscì dal porto di Napoli dopo il 27 giugno 1980, giorno della strage: in sostanza la portaerei era in rada al momento dell'abbattimento del Dc 9.

Anche questo grave episodio presenta molti lati oscuri e pone altrettanti interrogativi. Perché si è cercato di manomettere un importante documento come il registro portuale? Chi ha ordinato all'ufficiale di compiere un atto non regolare? Ma sull'episodio ci sono altri particolari anomali.

Il giudice Priore aveva convocato alla caserma «Pastrengo» dei carabinieri, per venerdì mattina, quattro testimoni e precisamente gli ufficiali della Marina, Cerino, Ardissonne, Scarpati e Perillo. Il magistrato voleva appurare un «giallo» che appunto riguardava il registro portuale del giugno-luglio 1980. Nel libro, dove vengono annotate le date di entrata e di uscita delle navi dal porto di Napoli si legge che la «Saratoga» aveva gettato gli ormeggi il 23 giugno '80, successivamente era rientrata in rada il 18 luglio dello stesso anno. Mancavano le

annotazioni sulle date di uscita della portaerei. Una casualità dovuta alla negligenza di un ufficiale addetto a registrare il traffico portuale? Oppure anche quel registro è stato manomesso?

Il documento originale, sequestrato dai carabinieri, al comando del tenente colonnello Marcantonio Bianchini, ha presentato all'esame del giudice Priore e del pm Vincenzo Roselli un inedito particolare: è stata aggiunta una nota che, in sintesi, precisa: la «Saratoga» è uscita dal porto dopo il 27 giugno '80. I quattro testimoni, interrogati sul particolare, escludono di averla scritta, non è loro la calligrafia. Qualcuno però la riconosce come quella di un suo collega. Alle ore 11.30 di venerdì, il tenente colonnello Bianchini fa ricercare il capitano di vascello Raffaello Vezzi.

Come quinto testimone della mattinata, il capitano Vezzi ha ammesso di aver scritto quella nota, nella seconda quindicina del luglio 1991, in seguito alle notizie apparse sulla stampa relative alle entrate e uscite della «Saratoga». L'ufficiale avrebbe, anche, precisato di aver apposto (sono passati undici anni dal fatto) quella precisazione dopo aver condotto delle indagini, con il contributo della Questura, che gli hanno permesso di stabilire che la «Saratoga» era in rada il 27 giugno 1980.

Su questo episodio e su altre manomissioni e anomalie riscontrate dagli inquirenti su altri documenti sequestrati, saranno svolte ulteriori indagini e non è escluso che nei prossimi giorni i magistrati romani ritornino a Napoli per svolgere i necessari approfondimenti. Il «giallo» del-



I resti del Dc9 Itavia, precipitato a largo di Ustica il 27 giugno dell'80

la «Saratoga» è uno dei tanti che sono apparsi durante l'inchiesta giudiziaria: il «caso Ustica» è pieno di documenti falsi, di registri spartiti o distrutti, di registrazioni radar manomesse, di falsità nelle testimonianze di ufficiali dell'Aeronautica militare.

Sulla «Saratoga», i periti di parte civile hanno annunciato che invieranno al giudice Priore un elenco di quesiti. «Innanzitutto», ha affermato Paolo Miggiano, «le autorità Usa dovranno spiegare perché la riscrittura delle note di bordo, del 27 giugno '80, fatte da una stessa persona per i cinque turni di guardia, perché è l'unica riscrittura che appare nei due mesi esaminati del diario di bordo».

Gli altri quesiti, annunciati da Miggiano, riguardano «la condizione operativa della «Saratoga» il 27 giugno '80 che dal diario di bordo risulta in condizione di prontezza operativa iv». I periti di parte civile vogliono sapere cosa significa questa condizione «iv». Sono spenti i radar? Nessun aereo è pronto a partire? Un altro quesito si riferisce alla permanenza della «Saratoga» nel porto di Napoli che secondo il Dipartimento di Stato è stata in rada dal 23 giugno al 6 luglio. Ma dai documenti risulta che il 2 luglio la portaerei fa una crociera veloce (fast cruise). Che cosa è una crociera veloce e quanto dura? Altri quesiti riguardano le riunioni sulla nave dopo il disastro di Ustica.

WASHINGTON (e.c.) - Il Pentagono ribadisce la totale estraneità della Saratoga e delle forze armate americane alla tragedia di Ustica. «Ripetiamo» ci ha detto il portavoce, raggiunto a casa durante il week end, «che al momento del traumatico incidente la nostra portaerei era all'ancora presso Napoli, e che nella zona non c'erano altre nostre navi né nostri aerei». Il portavoce, il tenente colonnello Kenneth

Ma gli Usa ribadiscono "Non c'entriamo niente"

Sudderfield, che ha seguito a lungo la vicenda, ha aggiunto: «Nel corso degli anni abbiamo esaminato tutti i documenti esistenti. Questa è la conclusione a cui siamo giunti. Abbiamo fornito ogni cosa alle autorità italiane». E ha terminato riba-

dendo che gli Usa collaborano con l'Italia ma non hanno nulla di nuovo da segnalare.

Secondo il portavoce, nelle ultime ore il Pentagono non ha ricevuto altre comunicazioni dalle autorità italiane. «Può però darsi che ve siano in arri-

vo: esse devono passare prima dalla nostra ambasciata a Roma poi dal Dipartimento di Stato». Nella sostanza, le dichiarazioni del tenente colonnello hanno ribadito la linea tenuta dal Pentagono giovedì quando un altro portavoce, Peter Williams, aveva lamentato che «ogni volta che c'è qualche scossa politica in Italia, riaffiora la tragedia di Ustica, con una certa nostra frustrazione».

**i misteri
d'Italia**

□ la Repubblica
domenica 15/lunedì 16 novembre 1992

La strage di Ustica. Un ufficiale della Marina che la portaerei aveva lasciato il porto dopo il dell'Itavia era stato abbattuto. "L'ho fatto dop

Il mistero dei registri

*Occultati i movimenti della Saratoga?
E qualcuno trascrisse false uscite*

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - I misteri su dove fosse la portaerei «Saratoga», la sera del disastro di Ustica, aumentano con lo svilupparsi delle indagini. Sul blitz del giudice Priore a Napoli è emerso, ieri, un particolare significativo. Un ufficiale della Marina ha aggiunto, di suo pugno, nel luglio 1991, una nota sul brogliaccio dei «movimenti portuali». La nota precisa che la «Saratoga» uscì dal porto di Napoli dopo il 27 giugno 1980, giorno della strage: in sostanza la portaerei era in rada al momento dell'abbattimento del Dc9.

Anche questo grave episodio presenta molti lati oscuri e pone altrettanti interrogativi. Perché si è cercato di manomettere un importante documento come il registro portuale? Chi ha ordinato all'ufficiale di compiere un atto non regolare? Ma sull'episodio ci sono altri particolari anomali.

Il giudice Priore aveva convocato alla caserma «Pastrengo» dei carabinieri, per venerdì mattina, quattro testimoni e precisamente gli ufficiali della Marina, Cerino, Ardissonne, Scarpati e Perillo. Il magistrato voleva appurare un «giallo» che appunto riguardava il registro portuale del giugno-luglio 1980. Nel libro, dove vengono annotate le date di entrata e di uscita delle navi dal porto di Napoli si legge che la «Saratoga» aveva gettato gli ormeggi il 23 giugno '80, successivamente era rientrata in rada il 18 luglio dello stesso anno. Mancavano le

annotazioni sulle date di uscita della portaerei. Una casualità dovuta alla negligenza di un ufficiale addetto a registrare il traffico portuale? Oppure anche quel registro è stato manomesso?

Il documento originale, sequestrato dai carabinieri, al comando del tenente colonnello Marcanonio Bianchini, ha presentato all'esame del giudice Priore e del pm Vincenzo Roselli un inedito particolare: è stata aggiunta una nota che, in sintesi, precisa: la «Saratoga» è uscita dal porto dopo il 27 giugno '80. I quattro testimoni, interrogati sul particolare, escludono di averla scritta, non è loro la calligrafia. Qualcuno però la riconosce come quella di un suo collega. Alle ore 11.30 di venerdì, il tenente colonnello Bianchini fa ricercare il capitano di vascello Raffaello Vezi.

Come quinto testimone della mattinata, il capitano Vezi ha ammesso di aver scritto quella nota, nella seconda quindicina del luglio 1991, in seguito alle notizie apparse sulla stampa relative alle entrate e uscite della «Saratoga». L'ufficiale avrebbe, anche, precisato di aver apposto (sono passati undici anni dal fatto) quella precisazione dopo aver condotto delle indagini, con il contributo della Questura, che gli hanno permesso di stabilire che la «Saratoga» era in rada il 27 giugno 1980.

Su questo episodio e su altre manomissioni e anomalie riscontrate dagli inquirenti su altri documenti sequestrati, saranno svolte ulteriori indagini e non è escluso che nei prossimi giorni i magistrati romani ritornino a Napoli per svolgere i necessari approfondimenti. Il «giallo» del-

WASHINGTON (e.c.) - Il Pentagono ribadisce la totale estraneità della Saratoga e delle forze armate americane alla tragedia di Ustica. «Ripetiamo» ci ha detto il portavoce, raggiunto a casa durante il week end, «che al momento del traumatico incidente la nostra portaerei era all'ancora presso Napoli, e che nella zona non c'erano altre nostre navi né nostri aerei». Il portavoce, il tenente colonnello Kenneth

**Ma gli Usa ribadiscono
«Non c'entriamo niente»**

Suddersfield, che ha seguito a lungo la vicenda, ha aggiunto: «Nel corso degli anni abbiamo esaminato tutti i documenti esistenti. Questa è la conclusione a cui siamo giunti. Abbiamo fornito ogni cosa alle autorità italiane». E ha terminato riba-

dendo che gli Usa collaborano con l'Italia ma non hanno nulla di nuovo da segnalare.

Secondo il portavoce, nelle ultime ore il Pentagono non ha ricevuto altre comunicazioni dalle autorità italiane. «I però darsi che ve siano in a-

italiana avrebbe scritto di suo pugno
27 giugno, vale a dire dopo che il Dc 9
«non aveva indagato con la questura»

manomessi

la «Saratoga è uno dei tanti che sono apparsi durante l'inchiesta giudiziaria: il «caso Ustica» è pieno di documenti falsi, di registri spariti o distrutti, di registrazioni radar manomesse, di falsità nelle testimonianze di ufficiali dell'Aeronautica militare.

Sulla «Saratoga», i periti di parte civile hanno annunciato che invieranno al giudice Priore un elenco di quesiti. «Innanzitutto», ha affermato Paolo Miggiano, «le autorità Usa dovranno spiegare perché la riscrittura delle note di bordo, del 27 giugno '80, fatte da una stessa persona per i cinque turni di guardia, perché è l'unica riscrittura che appare nei due mesi esaminati del diario di bordo».

Gli altri quesiti, annunciati da Miggiano, riguardano «la condizione operativa della «Saratoga» il 27 giugno '80 che dal diario di bordo risulta in condizione di prontezza operativa iv». I periti di parte civile vogliono sapere cosa significa questa condizione «iv». Sono spenti i radar? Nessun aereo è pronto a partire? Un altro quesito si riferisce alla permanenza della «Saratoga» nel porto di Napoli che secondo il Dipartimento di Stato è stata in rada dal 23 giugno al 6 luglio. Ma dai documenti risulta che il 2 luglio la portaerei fa una crociera veloce (fast cruise). Che cosa è una crociera veloce e quanto dura? Altri quesiti riguardano le riunioni sulla nave dopo il disastro di Ustica.

vo: esse devono passare prima dalla nostra ambasciata a Roma poi dal Dipartimento di Stato». Nella sostanza, le dichiarazioni del tenente colonnello hanno ribadito la linea tenuta dal Pentagono giovedì quando un altro portavoce, Peter Williams, aveva lamentato che «ogni volta che c'è qualche scossa politica in Italia, riaffiora la tragedia di Ustica, con una certa nostra frustrazione».

Un lungo comunicato
dell'ex presidente

Cossiga attacca «Repubblica»

Dura replica del senatore Francesco Cossiga a *Repubblica* per l'articolo apparso venerdì a firma del condirettore Gianni Rocca («Il muro di Berlino e il muro di gomma») che chiama in causa l'ex capo dello Stato per il caso Ustica. Cossiga, in una lunga nota che qui riassumiamo, torna a inveire contro la «nota lobby finanziaria «Caracciolo-De Benedetti-Scalfari» e si scaglia contro l'autore dell'articolo definito «noto, fazioso militante a favore del muro di Berlino e dell'ideologia che lo giustificava». «Senza il mio costante, pressante e preciso interessamento - dichiara Cossiga -, senza il consenso e l'attività del governo presieduto dall'onorevole Craxi, il caso Ustica non si sarebbe mai riaperto».

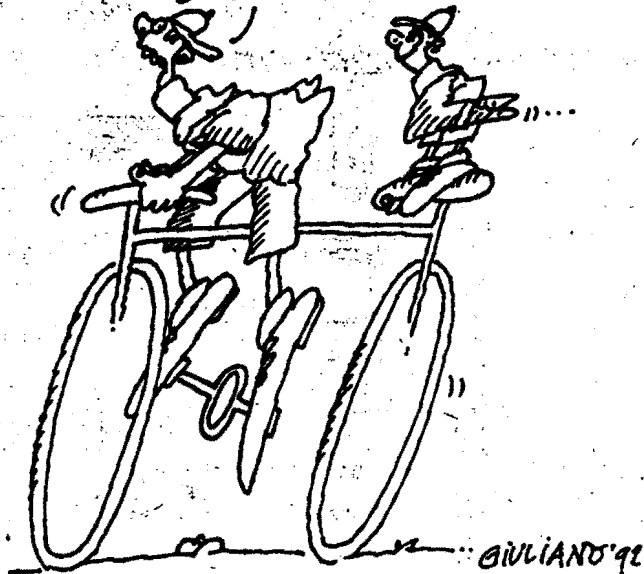
E aggiunge: «Per quanto riguarda Gladio, lo ripeto: per me è stato un onore aver partecipato, anche se con responsabilità molto limitate, alla sua organizzazione e gestione. Ed è un onore essere ancora imputato davanti al tribunale dei ministri, con servitori dello Stato e ufficiali di provata fede repubblicana e democratica quali l'ammiraglio Fulvio Martini e il generale Paolo Inzerilli - che con tanta dignità hanno servito e servono la Repubblica - a cagione delle scorribande pseudo-giudiziarie del noto Casson Felice».

NELLA sua chilometrica e farneticante replica, l'ex capo dello Stato dimentica di far sapere che quando si verificò la tragedia di Ustica egli era presidente del Consiglio. Quanto ai miei passati furori ideologici, ricordo che mi bastarono i carri armati sovietici di Budapest per trarre certe conclusioni, senza attendere il crollo del Muro di Berlino. A differenza dell'ex capo dello Stato che solo negli ultimi due anni si è accorto degli irreparabili guasti provocati da una casta politica di cui è stato un autorevole e privilegiato esponente.

(gianni rocca)

15/11/92

SICURAMENTE LA SARATOGA NON
ERA NEL PORTO DI NAPOLI. SE
CI FOSSE STATA NOI L'AVREMMO
SMONTATA PEZZO PER PEZZO
E VENDUTA



Lettere

Il Pentagono e Ustica

Con riferimento all'editoriale di ieri, su Ustica, di Gianni Rocca devo precisare quanto segue:

a) come ancora di recente ho ricordato, quale ministro della Difesa dell'epoca (luglio 90-luglio 92), ho più volte richiesto al Pentagono e personalmente a Cheney e non solo a lui, ma anche ai vertici politico-militari della Nato, la massima collaborazione - franca e completa - per l'accertamento della verità sulla tragedia di Ustica. Il ministro Andò ha doverosamente rinnovato questa richiesta e fa bene a insistere. Per quanto mi riguarda respingo dunque nettamente la generica censura di «ritardo» che, nell'editoriale di Rocca, viene rivolta ai predecessori degli attuali ministri della Difesa e della Giustizia.

b) Quanto alle risposte, sul piano processuale, da parte americana ai quesiti dei magistrati italiani inoltrati attraverso apposite rogatorie, il Governo, come è noto, si attiva attraverso il ministro della Giustizia, e il ministro Martelli, che era ministro anche nei precedenti governi Andreotti, l'ha certamente fatto.

c) In relazione, poi, al recupero dei rottami dell'aereo, devo ricordare che il sottoscritto, quale ministro della Giustizia (giugno 86-luglio 87), di fronte alle difficoltà che all'epoca venivano rappresentate dagli stessi inquirenti, anche sotto il profilo delle spese, di concerto col sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on. Amato, prese subito le misure necessarie perché le operazioni di recupero della carcassa dell'aereo proseguissero senza remora di sorta.

on. Virginio Rognoni

Ustica, sotto torchio colonnello del Sismi

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - La notizia che la «Saratoga» lasciò il porto di Napoli la sera della strage di Ustica si è arricchita di altri particolari. Sembra che la «Cbs», la rete televisiva americana, abbia trovato prove precise sugli spostamenti della portaerei il 27 giugno 1980 e le renderà note nei servizi dei prossimi giorni. In attesa di conoscere i risultati dell'inchiesta televisiva, si è appreso che gli inquirenti italiani, il giudice istruttore Rosario Priore e i pubblici ministeri Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, stanno attentamente esaminando tutti i documenti sequestrati a Napoli durante il blitz di venerdì scorso.

Il primo elemento che è emerso ricalca quanto era stato accertato nelle altre indagini: qualcuno ha «imbrogliato» le carte al punto che non si trovano documenti certi circa la presenza della «Saratoga» nella rada napoletana la sera del disastro. Il sospetto che i servizi segreti italiani dell'epoca siano intervenuti a cancellare o alterare registri portuali e documenti è ormai una certezza.

A questo proposito, il giudice Priore ha messo sotto torchio, ieri, il colonnello Federico Mannucci Benincasa, capocentro del Sismi a Firenze. L'ufficiale era stato incriminato perché avrebbe compiuto atti in funzione di un depistaggio sull'abbattimento del Dc 9 Itavia. E pare che non fu soltanto subito dopo la strage l'unica volta che tentò di nascondere la verità.

In quel periodo, secondo l'accusa, avrebbe organizzato la nota falsa telefonata, secondo la quale il Dc 9 era precipitato a causa di un attentato. Il telefonista, a nome dei Nar, un'organizzazione neofascista, disse: «Vi informiamo che sull'aereo caduto sulla rotta Bologna-Ustica 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».

Era questo il primo depistaggio, in ordine di tempo, organizzato per mascherare cosa effettivamente avvenne la sera del 27 giugno 1980. Ma l'ex ufficiale del Sismi sarebbe al centro di altri episodi di depistaggio. Sull'esito del lungo interrogatorio non sono emersi particolari ma la durata del colloquio, oltre quattro ore, fa presumere che Mannucci Benincasa abbia fornito notizie utili per le indagini in corso, anche per quanto riguarda il coinvolgimento degli americani.

Domani a Roma, il ministro della Difesa francese, Pierre Joxe, dovrebbe fornire una prima risposta alle richieste italiane di chiarimenti sulla strage di Ustica. Un impegno in questo senso era stato assunto da Joxe al vertice italo-francese del 10 novembre nel corso di un colloquio con il ministro della Difesa, Salvo Andò.

Le autorità francesi, finora, non hanno dato un va-

lido contributo agli inquirenti italiani, malgrado siano state presentate, attraverso il sistema delle rogatorie, numerose richieste. I francesi, in particolare l'ammiraglio Lacoste, hanno fatto sapere al nostro governo che la portaerei «Clemenceau» era nel porto di Tolone al momento dell'abbattimento del Dc 9 Itavia.

Centodiciotto parlamentari (87 deputati e 31 senatori) appartenenti a tutti i gruppi politici, fatta eccezione per il Psdi, hanno inviato ai presidenti di Camera e Senato una lettera con la quale chiedono di mettere «all'ordine del giorno dei lavori in aula la relazione che la commissione stragi su Ustica ha steso e poi approvato il 15 aprile». Nel documento, i 118 parlamentari ricordano «il decisivo lavoro svolto dalla commissione egregiamente presieduta dal senatore Gualtieri (Pri) per spezzare il muro di omertà, reticenze e menzogne che si era gravemente consolidato sulla vicenda Ustica».

«Le indiscrezioni di stampa sui nuovi particolari che sarebbero emersi nelle indagini della magistratura, lasciano intendere che bisogna guardare con speranza all'inchiesta, malgrado tutti gli anni che sono trascorsi». E' quanto scrive la «Voce repubblicana» che poi aggiunge: «Il cambio di amministrazione americana potrebbe forse aiutare in questo senso».

la Repubblica
venerdì 20 novembre 1992

Cronaca

Al giudice Priore il colonnello Benincasa rivela i depistaggi del Sismi

“Sì, nella notte di Ustica la Saratoga lasciò il porto” È la conferma dell'ammiraglio Usa

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - L'uscita in mare aperto della «Saratoga», ancorata nel porto di Napoli, e l'interrogatorio del colonnello del Sismi, Federico Mannucci Benincasa, sono stati al centro di notizie e indiscrezioni nell'ambito dell'inchiesta giudiziaria sulla strage di Ustica. Sulla vicenda della portaerei Usa che secondo il Dipartimento di Stato era in porto e con i radar spenti, il 27 giugno 1980, il giorno dell'abbattimento del Dc 9 Itavia, è circolata la notizia secondo la quale la portaerei, in quel giorno, avrebbe lasciato la rada per un'esercitazione durata oltre due ore. Questa circostanza sarebbe stata rivelata ai magistrati italiani dallo stesso ammiraglio, comandante la Saratoga, James Flatley. La notizia è stata smentita dagli inquirenti italiani che, però, non hanno escluso che nelle dichiarazioni di Flatley ci siano alcune circostanze che alimenterebbero alcuni dubbi, ma «soltanto dubbi», sulla presunta esercitazione militare della portaerei, la sera del disastro.

Più concrete, invece, sono apparse le notizie sull'interrogatorio di Mannucci Benincasa, capo settore del Sismi a Firenze, fino al 1991. Cento pagine di domande e risposte sono state compilate durante i colloqui che il giudice istruttore Rosario Priore e i pm Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli hanno avuto con l'ufficiale. Mercoledì scorso, l'interrogatorio è durato oltre quattro ore e gli inquirenti hanno trattato vari argomenti con al centro la nota telefonata anonima che rivendicava a

nome dei Nar, un gruppo terroristico neofascista, il presunto attentato al Dc 9 Itavia. È stato appurato che quella telefonata era stata organizzata dai servizi segreti italiani per depistare le indagini sulla strage di Ustica. L'anonimo telefonista affermò che sull'aereo, precipitato in mare, c'era Marco Affatigato. Quest'ultimo fu successivamente accusato di aver organizzato l'attentato alla stazione di Bologna del 2 agosto 1980 cioè, un mese dopo la strage di Ustica. Anche questa accusa fu frutto dell'opera di depistaggio dei servizi segreti. Affatigato, che era

passato al servizio della Sdece (servizi segreti francesi), fu infatti completamente scagionato ma sul suo nome e sulla sua attività gli inquirenti persero molti mesi in indagini inutili sia per l'abbattimento del Dc 9 e sia per la strage di Bologna.

Negli anni passati, più volte fu avanzata l'ipotesi che l'attentato di Bologna era stato organizzato per sviare l'opinione pubblica e, altresì, per collegarlo alle indagini sul Dc 9 Itavia. Queste ultime avrebbero dovuto arrivare alla conclusione che l'aereo era stato abbattuto da una bomba a bordo,

ipotesi sostenuta, anche attualmente, dai periti nominati dagli ex vertici dell'Aeronautica militare, incriminati dal giudice Priore.

Il prof. Guido Calvi, legale di parte civile nei vari processi sulla strage di Bologna, ci ha dichiarato: «L'ipotesi di un legame tra Bologna e Ustica è circolata fin dai primi atti istruttori. Poiché le indagini erano state oggetto di pesanti interventi devianti, gestiti da uomini di servizi segreti, legati alla P2, ritenemmo di non consentire l'apertura di nuove strade, temevano ulteriori depistaggi. Questo non significa che se ci

sono nuovi elementi, li valuteremo nel prossimo giudizio come stabilito dalle Sezioni unite della Cassazione».

Nuovi elementi, considerati dagli inquirenti romani «interessanti», sarebbero emersi dall'interrogatorio di Mannucci Benincasa. Infatti una parte cospicua dei verbali di interrogatorio saranno inviati ai magistrati di Bologna, per competenza. Per quanto riguarda le notizie fornite dall'ex ufficiale del Sismi, sulla strage di Ustica, sarebbero emerse delle novità circa l'attività di depistaggio che svolse il servizio segreto italiano, subito

dopo il disastro e lungo i dieci anni di indagini della magistratura. Mannucci Benincasa avrebbe precisato che lui si è sempre comportato secondo gli ordini impartiti dai suoi superiori. C'è da ricordare che dall'istruttoria degli inquirenti romani è emersa con chiarezza l'opera di depistaggio condotta dal Sios, il servizio segreto dell'Aeronautica militare, direttamente collegato al Sismi. Il capo del Sios, all'epoca della strage di Ustica, era il colonnello Zeno Tascio, incriminato dal giudice istruttore con mandato di comparizione per aver tradito le istituzioni, coperto i responsabili della strage di Ustica, nascosto al governo e alla presidenza della Repubblica quanto avvenne al Dc 9.

Il giudice istruttore Rosario Priore ha ordinato, ieri mattina, una nuova perizia sulle registrazioni delle telefonate tra i vari centri radar, prima e dopo l'abbattimento dell'aereo civile Bologna-Palermo. La nuova perizia riguarda le voci che si sentono come sottofondo durante le telefonate e che si riferiscono a colloqui tra persone che parlavano tra loro nei centri radar. Come è noto, nelle settimane scorse, la registrazione di una telefonata, sottoposta a un particolare trattamento con apparecchiature sofisticate, ha permesso agli inquirenti di apprendere che un radarista di Poggio Ballone (Grosseto) aveva visto due caccia, un Phantom e un F104, volare vicino al Dc 9.

Andò: "La Difesa parte civile nell'inchiesta su Ustica"

ROMA - Il ministero della Difesa vuole costituirsi parte civile nel processo sulla strage di Ustica ed ha già richiesto alla presidenza del Consiglio dei ministri la necessaria autorizzazione. Secondo il ministro Salvo Andò, con questa iniziativa la Difesa intende dimostrare non solo disponibilità a collaborare all'inchiesta, ma anche un impegno concreto per far sì che possa farsi piena luce sul Dc9 caduto la sera del 27 giugno '80. «Ritengo - ha spiegato Andò, a margine di un convegno svoltosi a Bologna - che la costituzione di parte civile possa evidenziare in modo esemplare la volontà di far chiarezza su una vicenda che ha provocato e continua a provocare tanto sconcerto nel Paese e anche all'interno delle forze armate, spesso ingiustamente sospettate di scarsa collaborazione».

L'Unità

Salvo Andò su Ustica

«Chiesta l'autorizzazione per costituirci parte civile»

■ ROMA. Il ministro della Difesa Salvo Andò ha chiesto al presidente del consiglio Giuliano Amato l'autorizzazione per la costituzione di parte civile nell'ambito della vicenda di Ustica. «Ritengo - ha detto Andò - che la costituzione di parte civile possa evidenziare in modo esemplare la volontà di far chiarezza su una vicenda che ha provocato e continua a provocare tanto sconcerto nel paese e anche all'interno Forze armate, spesso ingiustamente sospettate di scarsa collaborazione». L'iniziativa «serve anche a dimostrare che non c'è, da parte della Difesa, solo un atteggiamento

di disponibilità alla collaborazione, ma anche un impegno concreto perchè possa essere fatta luce su tutto, proprio su tutto». Andò aveva annunciato nei giorni scorsi l'intenzione di avanzare al governo questa richiesta. Insieme con questa iniziativa, il ministro della Difesa ha anche sollecitato il governo degli Stati Uniti a «offrire completa disponibilità ai magistrati che indagano sulla tragedia». Gli Stati Uniti avrebbero garantito questa disponibilità. Un'inversione di rotta? Staremo a vedere: per dodici anni, autorità italiane (militari e politiche) e statunitensi hanno o mentito o depistato o taciuto.

WASHINGTON - La strage di Ustica è piena di interrogativi che attendono una risposta dagli Usa. Una, innanzitutto: gli americani sono implicati nel disastro? E poi, la portaerei «Saratoga» era nel porto di Napoli oppure si trovava in navigazione nel basso Tirreno? Infine, il Pentagono conosce i retroscena dell'abbattimento del Dc-9 Itavia con 81 persone a bordo?

Manovre, bugie, falsità, parziali ammissioni con susseguenti ritrattazioni, sono gli inquietanti elementi emersi (alcuni finora inediti) dai precedenti interrogatori dei testimoni americani. Così le indagini sulla strage di Ustica si sono spostate per la terza volta negli Usa. Da ieri, il giudice istruttore Rosario Priore, il sostituto procuratore Giovanni Salvi e il colonnello dei Cc Marcantonio Bianchini, hanno incominciato una serie di interrogatori e hanno acquisito, agli atti dell'inchiesta, numerosi nuovi documenti.

Gli inquirenti italiani sono arrivati nella capitale statunitense dopo le assicurazioni fornite dal ministro della Difesa, Salvo Andò, che le autorità di Washington sono disposte alla massima collaborazione e per far luce sull'abbattimento del Dc-9.

A quanto si è appreso, sarebbero una decina i testimoni che saranno interrogati e tra questi vi sono i tre personaggi chiave all'epoca della strage di Ustica: Dick Coe, assistente dell'addetto militare per l'aeronautica all'ambasciata di Roma; James Flatly, contrammiraglio, comandante della portaerei «Saratoga» e Duane

Priore vola a Washington per interrogarli

Tre testimoni chiave nel giallo di Ustica

dal nostro inviato FRANCO SCOTTONI

Clarridge detto Dewey, capo della Cia in Italia.

Dick Coe - Intervistato due anni fa dalla televisione italiana affermò tra l'altro: «Sia io, sia il mio superiore passammo intere giornate al telefono con gli ufficiali di collegamento italiani e con le varie basi della Us Air Force e della Navy, per informarci sull'eventuale presenza di nostre unità nell'area dell'incidente». Coe spiegò che gli ufficiali italiani che telefonavano erano il colonnello Tascio, capo del Sios (Servizio segreto Aeronautica), il quale parlava con il suo capo, Joe Bianchino (decaduto) mentre lui rispondeva al tenente colonnello Piccioni.

Le affermazioni di Coe alla televisione italiana sono state una delle prove a carico degli ufficiali italiani per l'accusa di

alto tradimento ai poteri dello Stato. Infatti, il giudice Priore si è convinto che i vertici dell'Aeronautica militare non abbiano informato, com'era di dovere, il governo italiano circa l'eventualità che l'aereo civile fosse stato abbattuto. Hanno così avallato come unica ipotesi quella del cedimento strutturale.

Dick Coe, interrogato da Priore, nell'estate scorsa, ha negato di aver fatto simili dichiarazioni, ha, soltanto, ammesso che presso l'ambasciata, era stato costituito un «gruppo di lavoro» per accertare eventuali responsabilità di aerei Usa. Il magistrato italiano ha portato con sé le registrazioni televisive dell'intervista a Coe ed è presente anche il giornalista del Tg1, autore del servizio.

James Flatly - Il comandante della

«Saratoga» durante il suo interrogatorio, nell'estate scorsa, affermò che la nave rimase ancorata nella rada di Napoli dal 23 giugno al 6 luglio 1980. Avrebbe però precisato che durante questo periodo furono effettuate due esercitazioni ma non ha ricordato i giorni precisi. In seguito ai servizi della stampa italiana e dell'emittente televisiva americana Cbs, secondo i quali la Saratoga era in navigazione la sera del 27 giugno '80, quando avvenne la strage di Ustica, Flatly ha rilasciato alcune interviste. Ha affermato che le esercitazioni di cui ha parlato erano teoriche cioè sono state fatte con la nave ancorata. Gli inquirenti italiani hanno riascoltato i nastri registrati della deposizione e sono convinti che Flatly abbia parlato di esercitazioni in mare aperto. Ora l'ammiraglio dovrà chiarire queste sue eventuali contraddizioni. Saranno, inoltre, interrogati alcuni ufficiali che erano in servizio sulla portaerei e saranno acquisiti i documenti della nave.

Duane Clarridge - Il «Chief of station» della Cia ha seguito con estrema meticolosità tutti gli avvenimenti in Italia a partire dal 1979 che riguardavano, tra l'altro, gli attentati terroristici. La strage di Ustica fu rivendicata con una falsa telefonata dei Nar, un gruppo di estrema destra. Clarridge, senza ombra di dubbio, si interessò di questa vicenda. Il giudice Priore ha chiesto più volte alle autorità Usa di interrogare Clarridge ma c'è sempre stato un netto rifiuto. Ora, sembra che la nuova richiesta sia stata accolta.

WASHINGTON - Attorno alla «Saratoga» si è incentrata ieri l'attività degli inquirenti italiani. Sono numerosi gli indizi già acquisiti all'istruttoria a dimostrare che la portaerei Usa, forse, si trovava in navigazione il 27 giugno 1980 quando fu abbattuto il Dc-9 Itavia sul cielo di Ustica. Le smentite del portavoce del Dipartimento di Stato e dell'ambasciatore a Roma, Peter Secchia, non hanno affatto diradato il sospetto sul presunto coinvolgimento della portaerei.

Con un passo svelto e sicuro che non nasconde i suoi trascorsi di militare, l'ex comandante della Saratoga James Flatley ha varcato il portone del Dipartimento della Giustizia di prima mattina. Per le ore 8 è fissato il suo interrogatorio nell'edificio di Bond Building 1400 dove adatterlo ci sono gli inquirenti italiani: il giudice istruttore Rosario Priore, il sostituto procuratore Giovanni Salvi e il colonnello dei carabinieri Marcantonio Bianchini. A coordinare il fuoco di fila delle domande c'è il giudice americano, Mary Ellen Warlow.

Caso Ustica. I giudici italiani a Washington scoprono una bugia

Chi riscrisse i diari della Saratoga?

dal nostro inviato FRANCO SCOTTONI

Il contrammiraglio Flatley ha ripetuto «che la sera del 27 e la notte tra il 27 e il 28 giugno 1980, la Saratoga era ancorata in rada a Napoli. La nave è rimasta esattamente nello stesso punto a partire dalla mattina del 23 giugno fino alla mattina del 7 luglio». A parte la divergenza tra la versione del Dipartimento di Stato e Flatley (il primo afferma che la nave levò l'ancora e prese il mare il 6 e non il 7 luglio), c'è un'altra macroscopica circostanza che non sarebbe stata chiarita.

Su tre fogli del «giornale di bordo» riguardanti i cinque turni di guardia, durante le ore a cavallo della tragedia di Ustica (dalle ore 8 del 27 giugno alle ore 04 del

28 giugno 1980) le annotazioni sono scritte dalla stessa mano. Le autorità di Washington hanno affermato che è prassi usuale della Us Navy, ricopiare le annotazioni di attività da una brutta copia, per una questione di leggibilità del registro di bordo. Flatley, seguendo questa falsariga ha detto: «A bordo tenevamo spesso una brutta copia del registro e una bella copia». Ma le bugie hanno le gambe corte.

In un opuscolo dove sono raccolti gli ordini di comportamento del personale militare è sancito che si deve effettuare una compilazione di una singola copia del libro di bordo, la cosiddetta brutta copia è palesemente un'irregolarità, perse-

guibile disciplinarmente. Altro che «prassi usuale».

Il contrammiraglio Flatley ha, inoltre, precisato che nel libro di bordo ci sono altre annotazioni fatte da una stessa mano per due turni (16) e per tre turni (1). Se è comprensibile che chi è preposto a compilare il registro di bordo, nelle quattro ore di guardia, possa lasciare quest'incarico al collega che lo sostituisce nel turno successivo, appare invece inverosimile che l'incarico se lo siano trasferito per l'arco di un'intera giornata. E guarda caso, questo è avvenuto proprio il giorno quando fu abbattuto il Dc 9 Itavia. Così gli inquirenti italiani hanno chiesto di poter in-

terrogare il sottufficiale di guardia che avrebbe messo in bella copia l'intera giornata del 27 giugno 1980, hanno chiesto altresì, e ottenuto, le «diapositive» relative all'intero 1980 dei fogli del registro per fare le opportune verifiche e comparazioni.

Gli inquirenti italiani sul presunto ruolo della Saratoga hanno acquisito agli atti giudiziari le importanti testimonianze, risultate inconfutabili, di numerosi radaristi, attraverso le registrazioni delle loro telefonate. La notte del disastro tra i vari centri radar e quelli di soccorso aereo si è parlato più volte della Saratoga. È stata una casualità che i radaristi indicavano aerei alzati in volo e atterrati in mare aperto sicuramente su una portaerei? È stata una casualità che John Transue, consulente del Pentagono, affermò che è stato un caccia ad abbattere il Dc9? Oppure è stata una casualità la testimonianza di Steve Lund, esperto della McDonnell Douglas che dopo tre giorni dal disastro affermò che c'era un caccia in posizione di attacco nelle vicinanze del Dc9?

Ustica, si è dimesso il generale Tascio

CASALECCHIO - Il generale Zeno Tascio, ex responsabile del Sios dell'Aeronautica e imputato nell'inchiesta sulla sciagura di Ustica, si è dimesso e non ha più rapporti con la Difesa. Lo ha reso noto il ministro Salvo Andò nel corso del dibattito dedicato a Ustica e alla tragedia dell'Istituto Salvemini, che si è svolto a Casalecchio. Dopo l'incriminazione, Tascio era stato rimosso in via cautelare dalle funzioni operative e assegnato a disposizione del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, decisione contro la quale il generale aveva fatto ricorso al Tar.

Ustica, si è dimesso il generale Tascio

CASALECCHIO - Il generale Zeno Tascio, ex responsabile del Slos dell'Aeronautica e imputato nell'inchiesta sulla sciagura di Ustica, si è dimesso e non ha più rapporti con la Difesa. Lo ha reso noto il ministro Salvo Andò nel corso del dibattito dedicato a Ustica e alla tragedia dell'Istituto Salvemini, che si è svolto a Casalecchio. Dopo l'incriminazione, Tascio era stato rimosso in via cautelare dalle funzioni operative e assegnato a disposizione del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, decisione contro la quale il generale aveva fatto ricorso al Tar.

Ricostituita per tre anni la commissione Stragi

ROMA - Verrà ricostituita la commissione parlamentare sulle stragi e il terrorismo in Italia. La commissione Affari costituzionali della Camera, ha votato, all'unanimità, e in sede legislativa, la legge che permetterà per tre anni alla Bicamerale di lavorare con i medesimi poteri della commissione già presieduta da Gualtieri.

La nuova legge sulla commissione prevede la facoltà di acquisire tutta la documentazione prodotta o raccolta dalla precedente commissione di inchiesta. Roberto Cicciomessere esprime soddisfazione per il voto, affermando anche che «l'unanimità della votazione non può nascondere il tentativo fatto da Dc e Psi di ridurre la durata dei lavori del nuovo organismo e di mirare a far slittare il voto di stasera. Un tentativo neanche troppo velato di far rinviare tutto a dopo le feste».

Napoli: spunta la foto di matrimonio in cui appare la portaerei il giorno di Ustica. Ma restano i misteri

“Ecco le nozze con la Saratoga”

di STELLA CERVASIO

NAPOLI - La Saratoga era a Napoli il giorno del disastro di Ustica, ancorata a pochi metri dalla costa, almeno fino al tardo pomeriggio. A provarlo è una foto saltata fuori da un album di matrimonio, il ricordo di un'anonima coppia napoletana che si era fatta riprendere il giorno del fatidico sì sullo sfondo del Golfo. Un riscontro giudiziario insolito. Ma il giudice Rosario Priore, pm dell'indagine sulla sciagura del Dc 9 Itavia, non ha esitato a chiederlo al nuovo questore Lomastro nell'ambito della sua inchiesta che prosegue ormai da anni.

Dov'era la portaerei americana Saratoga il 27 giugno 1980, quando il Dc 9 Itavia partito da Bologna diretto a Palermo precipitò, alle 20,54, nel mare di Ustica? A bordo i ricordi sono confusi, le deposizioni dei militari della Us Navy non aiutano a chiarire i fatti: salparono la notte del 27, secondo una prima deposizione dell'ammiraglio. Ma in seguito arriva una rettifica: l'equipaggio

restò ancorato in rada anche il giorno seguente.

Difficile stabilire, consultando i registri Nato, se la portaerei si trovasse a Napoli in quei giorni oppure no. Il magistrato romano ha pensato di cercare nuovi riscontri, di affidarsi a prove documentali «datate», le sole che possano far ricostruire con certezza che cosa accadde quel giorno d'estate dell'80. L'istantanea in riva al mare è un classico per i matrimoni, a Napoli. E se nella cartolina, tra il Vesuvio e Castel dell'Ovo, dietro l'abito bianco s'

intravedesse una nave? La speranza di trovare una spiegazione al mistero scatena una vera e propria caccia alla foto di nozze con portaerei sullo sfondo.

Su mandato del pm, il questore affida alla Digos, d'accordo con la Direzione centrale di polizia di Roma, le ricerche: primo obiettivo, gli archivi dello Stato civile del Comune. L'impresa si rivela più facile del previsto. Il 27 giugno era un venerdì, a sfidare le «leggi» della superstizione quel giorno all'altare arrivarono cinque coppie. Gli sposi vengo-

no convocati tutti in questura, con l'invito a portare gli album fotografici. La polizia mette subito sotto chiave i loro nomi: top secret. Su cinque foto, due si rivelano subito interessanti. Esaminando le immagini ancora nitide, nonostante il passare degli anni, gli investigatori aiutati dai periti, accertano che fra le 18 e le 19, l'ora in cui gli sposi sarebbero stati fotografati, un natante era effettivamente in rada a Napoli.

I ritratti parlano chiaro, la scena è la stessa in tutte e due le istantanee a colori. Una ritrae il

mare di Posillipo, l'altra il panorama mozzafiato di via Orazio. Al largo, alle spalle degli sposi, compare una nave di grosso tonnellaggio. Numeri non se ne vedono, ma la sagoma grigia è quella inconfondibile di una portaerei. E adesso è scattata la seconda fase dell'operazione. Una serie di superperizie della scientifica e degli esperti nominati dal giudice Priore accerteranno dall'inclinazione delle ombre a che ora esatta risalgono le fotografie. Esami con strumentazioni sofisticate. I risultati, tra qualche giorno.

Ma si fanno già le prime deduzioni: la nave non poteva trovarsi a Ustica alle 20,54, l'ora del disastro. Per armarla infatti, secondo gli esperti dell'Aeronautica, sarebbero occorse almeno tre ore. Lo stesso tempo che avrebbe impiegato una portaerei come la Saratoga prima di potersi considerare in pieno assetto per spedire i suoi Phantom nel cielo di Ustica.

Depistaggio e altri gravi reati: comunicazioni giudiziarie contro 13 alti ufficiali
Tra gli inquisiti l'ex capo di Stato maggiore dell'Aeronautica. Crolla un teste reticente

L'UNITA'

16/1/92

Ustica: alto tradimento Sotto accusa 7 generali

I reati ipotizzati sono gravissimi: attentato alle attività del governo, favoreggiamento in relazione alle indagini sulla strage di Ustica. Tredici generali e ufficiali, soprattutto dell'Aeronautica, hanno ricevuto una comunicazione giudiziaria. È una novità clamorosa annunciata ieri dal ministro Rognoni. Ma le indagini non sono a una svolta completa. Le «deviazioni» coprono anche responsabilità politiche?

GIANNI CIPRIANI GIGI MARCUCCI

■ I giudici Priore, Salvi e Rosselli che stanno conducendo le indagini sulla strage di Ustica hanno inviato comunicazioni giudiziarie a tredici generali e ufficiali, prevalentemente dell'Aeronautica. Il provvedimento è stato adottato nei confronti dei generali dell'Aeronautica Franco Pisano, Lamberto Bartolucci, Zeno Tascio, Corrado Melillo, Giovanni Cavatorta, Domenico Zauli e Franco Ferri, il colonnello Claudio Coltelli, i tenenti colonnelli Giorgio Russo e Adriano Piccioni, l'ex responsabile del Sismi di Firenze Federico Mannucci Benincasa, e ancora Ernesto Basile De An-

gelis e Gianluca Muzzarelli. Per tutti l'ipotesi di reato è attentato alle attività del governo, falsa testimonianza, favoreggiamento in relazione alle indagini per la strage di Ustica del 27 giugno 1980. L'annuncio dell'iniziativa della magistratura è stata data ieri mattina dal ministro della Difesa, Virginio Rognoni al termine dell'audizione davanti alla commissione Stragi. Soddisfazione per la svolta nelle indagini, è stata espressa dalla presidente dell'Associazione dei familiari delle vittime. «Ora, però, ha detto Daria Bonfietti, anche i politici devono compiere atti significativi».

La strage di Ustica



I magistrati hanno inviato 13 comunicazioni giudiziarie ad alcuni generali e ad altri ufficiali
Il clamoroso annuncio dato dal ministro Rognoni
Un maresciallo ha ritrovato all'improvviso la memoria

Solo un po' di verità, dopo 12 anni

Vertici dell'Aeronautica sotto accusa: «Alto tradimento»

Attentato alle attività del governo, favoreggiamento in relazione alle indagini sulla strage di Ustica. Reati gravissimi per i quali hanno ricevuto una comunicazione giudiziaria 13 militari, soprattutto dell'Aeronautica. La clamorosa novità annunciata ieri dal ministro Rognoni. Ma le indagini non sono a una svolta e c'è il rischio che le «deviazioni» diventino uno scudo per coprire responsabilità politiche.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. L'annuncio è stato dato ieri mattina in commissione Stragi dal ministro della Difesa, Virginio Rognoni: i magistrati che indagano sulla strage di Ustica hanno inviato tredici comunicazioni giudiziarie ad alcuni generali dell'Aeronautica e ad altri ufficiali, ipotizzando, a seconda delle singole posizioni, il reato di attività contro il governo, falsa testimonianza, favoreggiamento in relazione alle indagini sulla strage e, come aggravante, l'alto tradimento. Una novità clamorosa nell'inchiesta su una delle più gravi tragedie nella storia dell'Italia repubblicana, ancora oggi avvolta nel mistero grazie anche al castello di depistaggi e di bugie costruito ad arte per impedire l'accertamento della verità. E proprio su questo punto specifico sono concentrati i provvedimenti presi dai giudici Priore, Salvi e Roselli, titolari dell'inchiesta. C'è da dire però che, nonostante le tredici comunicazioni giudiziarie, la verità su quanto accadde la sera del 27 giugno del 1980 è ancora lontana. Per cui è improprio parlare di svolta. E c'è già chi tenta di

strumentalizzare le accuse ai militari per sostenere la tesi della «deviazione», utilissima per liberare il potere politico dalle proprie responsabilità.

I tredici militari che hanno ricevuto la comunicazione giudiziaria (l'inchiesta va avanti con il vecchio rito) sono i generali dell'Aeronautica Lamberto Bartolucci, all'epoca della strage capo di Stato maggiore; Zeno Tascio, capo del Sics aeronautico; Corrado Melillo, ex comandante del terzo reparto dello Stato Maggiore; Franco Ferri, nel 1980 sottocapo di Stato maggiore; Giovanni Cavatorta e Domenico Zulli, il colonnello Claudio Cotelli, i tenenti colonnelli Giorgio Russo e Adriano Piccioni; l'ex responsabile della stazione del Sismi di Firenze Federico Mannucci Benincasa; Ernesto Basile De Angelis e Gianluca Muzzarelli. Nonostante la notizia sia stata diffusa ieri, gli ufficiali hanno ricevuto la comunicazione giudiziaria a dicembre.

Il ministro della Difesa Rognoni non ha giustificato il ritardo con cui è stata annunciata la novità nelle indagini. Si è solamente limitato a di-

Reati e pene previste

Attentato contro organi costituzionali (art.289 cod. pen.)

È punito con una reclusione non inferiore a 10 anni, qualora non si tratti di un più grave delitto, chiunque commette un fatto diretto ad impedire, in tutto o in parte, anche temporaneamente, al Presidente della Repubblica o al Governo l'esercizio delle attribuzioni o prerogative conferite dalla legge e alle assemblee legislative, alla Corte costituzionale o alle regioni, l'esercizio delle loro funzioni. La pena è della reclusione da 1 a 5 anni se il fatto è diretto soltanto a turbare l'esercizio delle attribuzioni, prerogative, o funzioni suddette.

Alto tradimento (Art.77 del cod. pen. militare di pace)

Il militare, che commette alcuni delitti contro la personalità dello Stato, tra questi quelli previsti dall'art. 289 del Codice penale, è punito a norma delle corrispondenti disposizioni dello stesso Codice, aumentata di un terzo la pena della reclusione.

Falsa testimonianza (Art.372 cod. pen.)

Chiunque afferma il falso o nega il vero deponendo come testimone davanti all'autorità giudiziaria, o alla Commissione parlamentare d'inchiesta sul terrorismo e le stragi, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni.

Favoreggiamento personale (Art.378 cod. pen.)

Chiunque aiuta taluno a eludere le investigazioni dell'Autorità, o a sottrarsi alle ricerche di questa, è punito con la reclusione fino a 4 anni.

re: «Era doveroso che io dessi notizia alla commissione Stragi di quello che era stato comunicato ufficialmente alla presidenza del Consiglio».

Da tempo i vertici dell'Aeronautica erano al centro delle accuse per quanto era accaduto la sera del 27 giugno 1980, quando fu abbattuto il Dc9 dell'Iavia. In quell'occasione nessuno aveva visto, nessuno aveva sentito e nessuno aveva nemmeno intercettato un Mig libico poi caduto sulla Sila che, secondo le ricostruzioni ufficiali,

era riuscito ad entrare inservato nello spazio aereo italiano proprio durante un'esercitazione militare della Nato. Insomma una serie incredibile di leggerezze, omissioni e incapacità professionali. Una serie incredibile: infatti non era vera. Ad esempio nelle ricostruzioni ufficiali si era sempre detto che al momento della tragedia non c'erano aerei militari in volo nella zona. Una smentita definitiva è venuta dall'ascolto delle bobine con le registrazioni delle telefonate fatte nelle ore immedia-

tamente successive alla strage tra il centro radar di Ciampino e altri centri. In quelle conversazioni gli operatori parlavano in maniera chiara di «intenso traffico aereo americano» e della presenza di una portaerei. E proprio ieri il maresciallo dell'aeronautica Antonio Trombetta, che quella notte era stato richiamato a Ciampino, ha ammesso davanti ai giudici quello che era sempre stato negato. «La sera del disastro - ha detto il sottufficiale - ho sentito parlare della presenza di aerei americani e di una portaerei. Il mio superiore capo del controllo, Porfirio Massari, tentò di mettersi in contatto con l'ambasciata americana per ricevere notizie più dettagliate».

Perché l'Aeronautica ha cercato di coprire la presenza di velivoli degli Stati Uniti ed è sospettata di aver depistato le indagini? È una domanda alla quale stanno cercando di dare risposta sia i

giudici che i parlamentari della commissione Stragi. L'unica cosa verosimile è che chi ha dato quegli ordini ha a sua volta eseguito degli ordini ricevuti e non ha «deviato». Quindi le vere responsabilità di quello che è accaduto non vanno ricercate solamente tra i militari. Ed è anche su questo che stanno indagando i giudici Priore, Salvi e Roselli.

Le pesanti accuse ipotizzate nei confronti degli alti ufficiali hanno provocato, com'era prevedibile, una serie di reazioni. «Apprendiamo questa notizia con un certo rammarico - ha detto il presidente della commissione Stragi, Libero Gualtieri - per le istituzioni in cui crediamo. L'allora capo di Stato maggiore della Difesa, ammiraglio Porta, ci aveva detto in audizione che quando la magistratura avesse preso decisioni in questo senso, anche la Difesa avrebbe preso misure conseguenti. Negli

ultimi tempi abbiamo cose, insieme ai magistrati che se fossero state fatte da noi ci avrebbero portato più vicini alla verità. E undici anni di distanza giungere la verità è più difficile». Il capogruppo del Pci in commissione, Francesco Ciccus non nasconde perplessità. «Queste responsabilità non nascono dal fatto che si è verificato un incidente - ha detto - ma dai comportamenti di alcuni ufficiali non possono costringere le Forze armate, nella loro quasi totalità leali e anche impegnate in attività di pace, come in Jugoslavia. Le novità delle indagini riguardano i depistaggi. Se ne deduce che non sono state elevate imputazioni condotte che riguardano la causa dell'incidente. La somma, le indagini non andate molto avanti sulle responsabilità causa della caduta del Dc9. Questo è un motivo di rammarico».



Tra i generali sotto inchiesta quattro ex capi di Stato maggiore

Ci sono 4 ex capi di Stato maggiore dell'Aeronautica, fra i 13 alti ufficiali «indagati» nell'ambito dell'inchiesta su Ustica. Tre di loro attualmente sono in pensione. Altro «inquisito»: l'ex capo del Sios (il servizio segreto dell'Aeronautica), generale Zeno Tascio. Ancora: Federico Benincasa Mannucci, capo del Sismi (servizio segreto militare) di Firenze. Di lui si è parlato e scritto molto, soprattutto in due occasioni. Il suo nome emerse nell'ambito dell'inchiesta sugli attentati ai treni in Toscana dal '73 all'83. Il giudice istruttore Rosario Minna venne a sapere dell'esistenza di un documento da cui risultava che Augusto Cauchi, terrorista nero, appartenente al Fronte nazionale rivoluzionario, era stato contattato da un uomo dei servizi segreti.

■ ROMA. Ora sono quasi tutti in pensione, ma nel corso di questi anni, gli anni del dopo-Ustica, hanno ricevuto promozioni e riconoscimenti. Tra i tredici alti ufficiali raggiunti da avviso di garanzia - il reato ipotizzato è attentato contro organi costituzionali - ci sono quattro ex capi di Stato maggiore dell'Aeronautica e l'ex capo del Sios (Servizio informazioni operative segrete: il servizio segreto dell'Aeronautica).

Tre di essi attualmente sono in pensione. Si tratta di

Lamberto Bartolucci, che ricopriva l'incarico al momento della tragedia; Franco Pisano, più volte ascoltato dalla commissione Difesa, in qualità di capo di Stato maggiore, carica che ha mantenuto fino all'aprile del '90; Corrado Melillo, nominato, nell'ottobre del 1985, sottocapo di Stato maggiore della Difesa. Il quarto ex capo di Stato maggiore, ancora in attività, è Franco Ferri (nel 1980 era sottocapo di Stato maggiore). Il generale Zeno Tascio, ex capo del Sios (con il grado di colonnello),

adesso comanda l'ispettorato logistico dell'Aeronautica militare.

Ed eccoci al sesto «inquisito», Federico Benincasa Mannucci, capo del Sismi (servizio segreto militare) di Firenze. Di lui si è parlato e scritto molto, soprattutto in due occasioni. Il suo nome emerse nell'ambito dell'inchiesta sugli attentati ai treni in Toscana dal '73 all'83. Il giudice istruttore Rosario Minna venne a sapere dell'esistenza di un documento da cui risultava che Augusto Cauchi, terrorista nero, appartenente al Fronte nazionale rivoluzionario, era stato contattato da un uomo dei servizi segreti.

Indagò, il giudice Minna, e scoprì (siamo nell'85) che Augusto Cauchi era stato interrogato proprio da Benincasa. Il terrorista nero aveva fatto rivelazioni clamorose su quegli attentati, e tutto era stato debitamente registrato. Ma quando il magistrato chiese a Benincasa la casset-

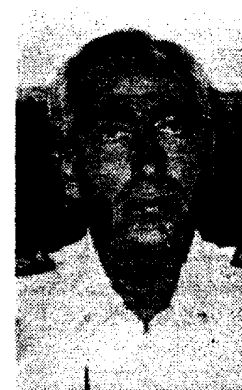
ta registrata, questi si rifiutò di dargliela: il «documento», disse, è riservato, e tirò in ballo il segreto di Stato. Segreto di Stato che l'allora presidente del Consiglio, Bettino Craxi, non volle «togliere».

Il secondo episodio riguarda proprio Ustica. Una stranissima telefonata (anonima) rivela che sul l'aereo «caduto» si trovava Marco Affatigato, neofascista lucchese coinvolto in inchieste su stragi e attentati. La telefonata proveniva dagli uffici del Sismi di Firenze (diretti, appunto, da Benincasa), ed era «depistaggio».

Ci sono generali anche tra gli altri sette alti ufficiali raggiunti da avviso di garanzia. Domenico Zauli e Giovanni Cavatorta, attualmente in pensione. E, poi, due tenenti-colonnello, Giorgio Russo e Adriano Piccioni, e tre colonnelli, Claudio Coltelli, Ernesto Basile De Angelis e Gianluca Muzzarelli.



Zeno Tascio



Franco Pisano



Lamberto Bartolucci

Comunicato dell'Aeronautica

■ ROMA. «L'Aeronautica Militare è vicina e solidale con i suoi uomini chiamati in causa dall'inchiesta sulla tragedia di Ustica». È quanto si afferma in un comunicato, reso noto in serata dallo Stato Maggiore Aeronautica, in cui si rievoca che «la notizia di ulteriori e diretti coinvolgimenti nella vicenda giudiziaria di Ustica di proprio personale, tra cui gli stessi vertici della forza armata del 1980, è causa di profonda sofferenza, ma non scalfisce in alcun modo la fiducia che l'Aeronautica Militare ha sempre riposto e manifestato nei confronti degli organi

preposti all'accertamento della verità, nella convinzione che le cause dell'incidente aereo del Dc9 Itavia saranno individuate». «L'Aeronautica Militare - si legge ancora nel comunicato -, in quanto istituzione dello Stato, non accederà a polemiche, né tantomeno risponderà ad attacchi da qualsiasi parte provengano, nella serena consapevolezza che, in uno stato di diritto, l'operato della magistratura estrinseca in atti emessi per rispettare i diritti della difesa e con le garanzie costituzionalmente previste per ogni cittadino».

Il governo è stato raggirato? Uno scenario improponibile

Le accuse parlano di attentato alle attività del governo e già si tirano in ballo le deviazioni. Ma è impossibile pensare che l'intero vertice di un'Arma abbia «deviato» senza il consenso dell'autorità politica. Tutti gli ex ministri, però, alla Commissione stragi hanno detto di essere stati «ingannati». Se fosse vero, bisognerebbe pensare che Forze armate e 007 rispondono ad un'autorità diversa dal governo italiano.

ROMA. Durante il recente viaggio negli Stati Uniti, i giudici Priore, Salvi e Roselli hanno accertato che presso l'ambasciata Usa di Roma era stata istituita una commissione d'indagine sulla tragedia di Ustica. Ad alcune riunioni aveva preso parte Zeno Tascio, capo del Sios aeronautico. Di questo il

generale non aveva mai parlato, né ai giudici, né durante le sue audizioni in commissione Stragi. Ora il generale Tascio è sotto inchiesta. Tuttavia è difficile poter credere che la sua presenza alle riunioni indette dagli americani e i suoi successivi silenzi siano frutto di un'iniziativa personale.

Il generale Tascio è un militare e ha obbedito agli ordini. Non ha deviato. Eppure dopo le tredici comunicazioni giudiziarie ricevute dagli alti ufficiali dell'Aeronautica si è riparlato con insistenza di «militari che hanno compiuto gravi deviazioni» e hanno ingannato il governo.

Tutti gli esperti di questioni militari e di servizi segreti sanno benissimo che è impossibile che avvenga una deviazione, quando in un'operazione sono impegnati più uomini. Nel caso di Ustica, l'attentato contro le attività degli organi costituzionali sarebbe stato commesso dall'intero vertice dell'Aeronautica. Uno scenario davvero improponibile se si pensa che già nelle ore successive alla strage i servizi segreti operarono il primo depistag-

gio cercando di far credere che il Dc9 dell'Itavia fosse caduto in seguito all'esplosione di una bomba messa in relazione alla presenza sull'aereo dell'estremista di destra Marco Affatigato.

A deviare, dunque, sarebbero stati interi settori militari che avrebbero agito senza informare sottosegretari, ministri e presidenti del Consiglio. La tesi è stata rilanciata con forza, ultimamente, quando alcuni esponenti politici ascoltati dalla commissione Stragi hanno sostenuto di avere la sensazione di essere stati ingannati. Lo stesso capo dello Stato, Francesco Cossiga, presidente del Consiglio nel periodo di Ustica e della strage alla stazione di Bologna, non molto tempo fa ha conquistato le prime pagine dei giornali dopo aver detto

di avere il timore di essere stato raggirato.

C'è dunque il rischio che le novità dell'inchiesta dei giudici romani vengano strumentalizzate per far passare una tesi storicamente comoda per il potere politico come quella delle deviazioni. In realtà sia le forze armate che i servizi segreti rispondono al governo e lo stesso presidente del Consiglio, in base alla legge di riforma, è investito del ruolo di autorità nazionale per la sicurezza. La responsabilità di quello che fanno i militari e gli agenti di Sismi e Sisde, quindi, dovrebbe ricadere completamente sul governo. Da piazza Fontana all'Italicus, da Ustica alla strage di Bologna i politici, però, hanno negato sistematicamente di essere stati messi al corrente di quanto era acca-

duto e le inchieste giudiziarie, quasi sempre finite nel nulla, hanno di volta in volta indicato come responsabili uomini come Guido Giannettini, il capitano La Bruna, Musumeci e Santovito descritti come persone che agivano di propria iniziativa. Pochi giorni fa, però, su questo fronte si è aperto un varco: i giudici milanesi che indagano su piazza Fontana e su altri episodi della strategia della tensione hanno potuto avere i nastri con le registrazioni dei colloqui avuti dagli ufficiali del Sid Romagnoli e La Bruna con Remo Orlandini sul golpe Borghese. Solo una parte di quel materiale fu fatta arrivare ai giudici. I nastri nei quali si parlava del ruolo avuto da Licio Gelli in quel tentativo golpista fu censurato per ordine dell'allora ministro della Difesa

Giulio Andreotti. Ora esistono le prove.

C'è poi, rilevato dagli esperti, un altro elemento inquietante sull'utilizzo di servizi segreti e forze armate che è emerso nel corso dell'indagine su Gladio: c'erano uomini di governo che sapevano e altri uomini di governo che venivano tenuti all'oscuro. Questo perché la condizione di «sovranità limitata» cui è stata sottoposta l'Italia ha determinato la costituzione di un doppio stato e di una doppia legalità. In altri termini: poiché non esistono le deviazioni, se davvero ministri e presidenti del Consiglio sono stati ingannati, significa che, su alcuni determinati punti specifici, forze armate e servizi segreti rispondono ad un'autorità diversa dal governo.

□ G. Cip.

Occhetto: «E se i militari stessero coprendo qualcuno?»

■ ROMA. «E se i generali coprissero qualcuno?», l'interrogativo è stato sollevato ieri sera da Achille Occhetto, nel corso di «Studio Aperto», il tg di «Italia Uno». Il segretario nazionale del Pds, commentando la notizia delle tredici comunicazioni giudiziarie emesse nei confronti di alti ufficiali delle Forze armate (soprattutto dell'Aeronautica), ha detto: «Se dei generali sono arrivati al punto di occultare le prove, rischiando di essere accusati di alto tradimento, è possibile che ci sia stato qualche politico, qualche potenza, qualche forza più grande, che li abbia spinti ad agire così...». Occhetto ha poi aggiunto: «Siamo dinanzi ad un fatto estremamente grave. Ci troviamo forse di fronte ad una mezza verità e speriamo si vada avanti con chiarezza, senza criminalizzare nessuno, perché, allo stato attuale, non esistono colpevolezze accertate».

Il caso Ustica, ieri, ha suscitato molte e diverse reazioni nel mondo politico. Cauti, prudenti, l'onorevole Raffaele Costa (Pli), presidente, a Montecitorio, della Commissione Difesa: «Queste comunicazioni giudiziarie rappresentano una garanzia, per gli alti ufficiali, e non un'accusa. Un'accusa, infatti, potrà essere formulata solo al termine dell'inchiesta preliminare».

L'onorevole Costa teme

che qualcuno possa approfittare di questa svolta nelle indagini: «Non occorrono polveroni, che qualche interessato, al di fuori della magistratura, potrebbe essere indotto a sollevare».

Non va criminalizzata tutta l'Aeronautica, dice anche Cesare Salvi, parlamentare del Pds e ministro nel governo ombra: «La responsabilità penale è personale e quindi non se ne può certo far carico al corpo dell'Aeronautica militare italiana in quanto tale». Salvi pone poi l'accento sulle «responsabilità politiche» che vanno accertate dalla commissione stragi.

Gianni Cervetti, ministro della Difesa nel governo ombra: «Vi sono ora due questioni importanti. Quella di un coerente sviluppo delle indagini per giungere rapidamente alla verità. E quella dei rapporti intercorsi tra i poteri dello Stato chiamati in causa e le responsabilità politiche che con essi si sono intrecciate».

«No comment», invece, dall'ambascia Usa in merito ai clamorosi sviluppi dell'inchiesta (gli Stati Uniti sono stati a più riprese chiamati in causa, per responsabilità dirette o indirette, nell'«abbattimento» del Dc 9 Itavia). Solo la «promessa di massima disponibilità e collaborazione nei confronti delle autorità italiane che indagano sul caso».

Il presidente dell'Associazione
dei familiari delle vittime

UNITA'

«Un fatto nuovo, ora possiamo essere ottimisti»

16/1/92

DALLA NOSTRA REDAZIONE

GIGI MARCUCCI

■ BOLOGNA. Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione dei familiari delle vittime di Ustica, non nasconde la sua soddisfazione. Da pochi minuti ha appreso che generali e capi di Stato maggiore sono entrati nell'inchiesta sulla strage su Ustica, che le indagini sono a una svolta e, dopo 12 anni, stanno puntando in alto.

Il suo entusiasmo è comprensibile, ma questa volta non era prevedibile dopo che, a settembre, le indagini hanno imboccato la cosiddetta «pista americana»

In questi giorni i nostri avvocati sono a Roma proprio per seguire gli sviluppi che l'inchiesta ha avuto a settembre. Quelli di oggi forse erano prevedibili, ma noi siamo comunque soddisfatti perché un fatto nuovo si è aggiunto al lavoro che da ormai un anno sta facendo il giudice Priore. Se il sospetto è che qualcuno abbia depistato le indagini e non abbia collaborato con gli organi istituzionali, bisognerà accertare perché l'ha fatto. Oggi questo mi sembra meno difficile.

In altre parole, la verità sulla strage di Ustica è più vicina?

Direi di sì. Qualcosa è stato nascosto e adesso vedremo cosa.

Cosa c'è di nuovo rispetto alle conclusioni a cui è giunta la Commissione d'Indagine sulle stragi?

Ci sono state sinergie significative tra la commissione stragi e il giudice Priore. Insieme hanno compiuto atti che andavano compiuti. Vieni da essere ottimisti, perché negli ultimi tempi abbiamo visto che all'interno dei partiti ci sono forze sane che riescono a trovare le strade, o magari solo dei pertugi, per arrivare alla verità. Bisogna però dire che il governo, i ministeri della Difesa e l'Aeronautica non escono bene da questi sviluppi dell'inchiesta.

In che senso?

I ministri della Difesa che abbiamo incontrato si sono sempre detti solidali con noi, ma non hanno compiuto nessun atto significativo che mostrasse che stavano realmente dalla nostra parte. Per esempio, avevamo chiesto sia a Martinazzoli che a Rognoni di costituirsi parti civili nel procedimento che vedeva uomini delle forze armate sospettati di avere impedito che la verità si facesse strada. Questo non è stato mai fatto.

Vuol dire che dopo questi sviluppi giudiziari è il momento di passare a una valutazione delle responsabilità

politiche?

Ho già sentito qualcuno dire che in fondo siamo davanti solo a comunicazioni giudiziarie e non a incriminazioni. D'accordo, ma ormai non si può più dire, come sempre ci è stato detto, «aspettiamo la magistratura». Insisto, avrei voluto che i politici, i ministri e i governi si muovessero prima, in casa loro, nelle loro forze armate. Non è avvenuto, sono passati 12 anni, ma questo non cambia la mia valutazione. Io credo che il ministro della Difesa che stamattina ha dato la notizia delle comunicazioni giudiziarie debba prendere atto di quello che sta succedendo. Gli abbiamo chiesto un anno fa di costituirsi parte civile e di collaborare perché avevamo elementi per dire che alcuni fatti potevano già essere giudicati. Non lo ha fatto. Io credo che adesso anche i politici debbano compiere atti significativi. In Jugoslavia, dopo l'abbattimento dell'elicottero della Cee, qualcuno è stato allontanato per aver fatto quello che ha fatto, perché in Italia questo non avviene mai?

De Julio e Macis, parlamentari della commissione Stragi, gettano acqua sul fuoco degli entusiasmi. Gli ultimi sviluppi, sostengono, non garantiscono l'accertamento della verità sulla strage

È una logica che non accetto. È vero, tutto quello che sappiamo oggi avremmo potuto saperlo 11 anni fa, un mese dopo la strage. Ma non serve a nessuno continuare a ripeterlo. Quello compiuto in questi giorni è sicuramente un passo importante. Non credo si possa dire che siccome non porterà automaticamente alla verità sull'accaduto è negativo. Molte perizie non si sono ancora concluse, non possiamo pretendere che Priore si pronunci senza averle viste. Inoltre, se il giudice riuscirà a dimostrare che qualcuno ha occultato e manipolato, non potrà non sapere cosa c'era da occultare e manipolare. Il processo al passato lo faremo, ma non credo che sminuire quello che sta accadendo sia un buon metodo.

Cosa gli disse «Su Ustica mi hanno fregato». Ora secondo lei è più facile capire chi ha «fregato» il presidente?

Questo non sono ancora in grado di dirlo. Certo nei servizi segreti ci sono uomini che hanno agito non in conformità con le regole di uno stato di diritto. Ora sarebbe importante che tutti quelli che possono farlo si adoperassero per scoprirli.

I militari E non solo loro

STEFANO RODOTÀ

Rispettiamo la presunzione d'innocenza e, quindi, non anticipiamo nessun giudizio sulla colpevolezza dei generali dell'Aeronautica imputati di reati di straordinaria gravità per il ruolo avuto nell'occultare le vere cause della strage di Ustica. Ma altrettanta correttezza si ha oggi il dovere di esigere proprio da quei generali, che dovrebbero finalmente abbandonare la tracotanza che li ha accompagnati in questi anni. Dovrebbero riconoscere almeno che i loro critici, contro i quali scagliava i suoi «furori» il capo di Stato maggiore dell'arma, non erano poi così prevenuti e sprovveduti nell'avanzare i sospetti oggi confermati dai provvedimenti di magistrati della Repubblica. E che dire del candore del governo che, «visto il quadro nuovo», annuncia una valutazione collegiale della vicenda? Questo governo, sorpreso dalla novità di fatti che già erano sotto gli occhi di tutti, dovrebbe almeno dichiarare pubblicamente la sua vergogna per il comportamento tenuto, in Parlamento e fuori, da presidenti del Consiglio e ministri della Difesa, giurando nelle parole dell'Aeronautica e giungendo a superare persino i limiti della pubblica decenza, come avvenne con uno sgangherato discorso alla Camera del ministro Zanone.

Pubblica ammenda dovrebbe fare anche chi ha tuonato contro la commissione d'inchiesta sulle stragi, sostenendo che sollevava polveroni e intralciava l'opera della magistratura e minacciando, di conseguenza, di bloccare la prosecuzione dei suoi lavori. Oggi vediamo, invece, che di nuovo si è verificato uno di quei benefici intrecci tra controllo parlamentare e controllo giudiziario che, senza alcuna violazione delle rispettive competenze, ci ha fatto fare un passo verso la verità (o almeno verso l'accertamento di alcune responsabilità), come era già avvenuto in altri casi, primo tra tutti quello della loggia P2. Riflettiamo su questo fatto e rendiamoci conto di quali sarebbero le conseguenze se l'autonomia dei giudici e i poteri del Parlamento fossero ulteriormente impoveriti.

Mi piacerebbe, infine, sentire una parola da Giuliano Amato il quale, nella trasmissione di *Telefono giallo* che aprì un primo squarcio nel velo dell'omertà, ebbe parole aspre contro chi sottolineava appunto le responsabilità dell'Aeronautica, indicate dalla telefonata di un anonimo sottufficiale che invitava ad indagare sulla manipolazione delle informazioni.

Ma non voglio ricordare Amato solo polemicamente. Infatti, parlando alla Camera sempre sul caso Ustica, ebbe a dire che c'erano «cassetti» che, a un certo momento, bisognava pur aprire. Era un accenno, neppure tanto velato, a responsabilità politiche presenti in questa faccenda, delle quali anch'io sono convinto, poiché continuo a ritenere che i militari non avrebbero potuto portare a compimento una operazione di occultamento così ampia e rischiosa senza coperture politiche.

Le comunicazioni giudiziarie inviate ieri ai generali sembrano smentire questa tesi, perché l'imputazione non è solo quella di falsa testimonianza, ma quella, ben più grave e significativa, di «attentato all'attività del governo», con l'aggravante del reato previsto dall'art. 77 del codice penale militare di pace, cioè l'alto tradimento. Seguendo il filo di questa argomentazione giuridica, infatti, si dovrebbe concludere che non sono stati «depistati» i soli magistrati, ma lo stesso governo, messo nell'impossibilità di muoversi correttamente dalle false informazioni e dai comportamenti illeciti tenuti dagli uomini dell'Aeronautica. Mi rendo conto del fatto che gli elementi finora emersi riguardano tutti le gravi manipolazioni operate dai militari, mentre il «secondo livello», quello politico, è rimasto quasi del tutto impermeabile. Bene hanno fatto i magistrati, quindi, a muoversi nella sola direzione certa. E aspettiamo di vedere se questa mossa isolerà soltanto i militari eventualmente colpevoli e consentirà alle indagini di imboccare anche altre, e più difficili, strade, che portino a quei «cassetti» rimasti finora ermeticamente chiusi.

A questo punto, siamo davvero più vicini alla verità sul caso Ustica? Verità è parola terribilmente impegnativa. Pazienza e serietà del lavoro giudiziario sono forse termini più adeguati. Abbiamo atteso già troppo, le riserve di pazienza si sono consumate? Preferisco dire che la lunga tenacia della democrazia anche questa volta può darci qualche risultato. Ed uno, sopra tutti gli altri.

Sicuramente si dirà che «ragioni di Stato» hanno determinato i comportamenti illeciti oggi imputati ai generali. Quella stessa ragion di Stato che oggi, in sedi più alte, fa proclamare la legittimità di organizzazioni clandestine, dell'aver impugnato armi. Le comunicazioni giudiziarie inviate ai generali dai magistrati romani ci parlano, invece, con il ben diverso linguaggio della legalità e delle regole democratiche, davvero inviolabili in ogni situazione. In un paese segnato da stragi vecchie e illegalità nuovissime questo è un buon segno, che dovrebbe confortare quanti, cittadini e giudici, non si sono ancora stancati di chiedere sempre e comunque il rispetto delle regole, e l'incriminazione di chiunque, e per qualsiasi ragione, le violi.

Ustica, le prove del depistaggio

Forti elementi di colpevolezza contro gli imputati

«Imputati», non «indiziati». La posizione processuale degli alti ufficiali dell'Aeronautica sotto inchiesta per i depistaggi su Ustica è più grave di quanto detto in un primo momento. L'incriminazione significa che i magistrati, che procedono con il vecchio rito, ritengono di aver già trovato elementi di colpevolezza. Il governo, intanto, sta decidendo se costituirsi parte civile. Ma rischiano anche gli ex ministri.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. «Imputato: Zeno Tascio del delitto di cui agli articoli 289 e 77 codice militare di pace, in Roma, in epoca successiva e prossima al 27 giugno 1980». Come Zeno Tascio, anche altri otto alti ufficiali sono imputati. Questo significa che la loro posizione processuale è ancora più pesante di quanto si fosse ritenuto ieri e che i giudici che indagano sulla strage di Ustica ritengono che sul loro conto siano già stati trovati sufficienti elementi di colpevolezza. Insomma i militari che il 30 dicembre del 1991 hanno ricevuto la comunicazione giudiziaria firmata dal giudice istruttore Rosario Priore non sono dei semplici indiziati. E il fatto che i vertici dell'Aeronautica siano stati incriminati rende ancora più

grave la vicenda, una delle storie più tragiche e nello stesso tempo vergognose dell'Italia repubblicana, la cui verità ancora non si conosce a distanza di dodici anni anche grazie alla impenetrabile barriera di bugie e depistaggi costruita, a quanto sembra, con l'aiuto e la connivenza di settori dello Stato.

Gli ufficiali sotto inchiesta nella veste di imputati sono Franco Pisano, al quale vengono contestati reati commessi a Roma nel maggio del 1989, insieme con Giovanni Cavatorta, Gianluca Muzzarelli e Domenico Zauli, anche loro imputati. L'ex capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, Lamberto Bartolucci, è imputato per reati commessi a Roma in epoca successiva e prossima al 27 giugno 1980, giorno della stra-

ge. Gli altri imputati sono Zeno Tascio (che è anche indiziato di alcuni reati minori), Giorgio Russo, Franco Ferri e Corrado Melillo. Lamberto Bartolucci, Corrado Melillo, Zeno Tascio e Franco Ferri con i loro rati avrebbero danneggiato la Presidenza del Consiglio. E questo spiega perché il ministro della Difesa Rognoni, in commissione Stragi, ha fatto solamente il nome di quei quattro ufficiali. Indiziati, invece, sono Vincenzo De Angelis, l'ex capocentro della stazione Sismi di Firenze, Federico Mannucci Benincasa, Adriano Piccioni e Claudio Coltelli.

Dopo lunghi anni di indagini e, soprattutto, dopo l'affidamento dell'inchiesta ai giudici Priore, Salvi e Roselli, la magistratura ha cominciato a individuare i responsabili dei depistaggi che hanno impedito e continuano a impedire l'accertamento della verità. Naturalmente per tutti gli ufficiali vale il principio di innocenza, fino a una eventuale condanna definitiva, ma è indubbio che i giudici devono avere trovato elementi sufficienti per incriminare i militari di reati gravissimi come attentato contro l'attività del governo, falsa testimonianza e favoreggiamento in relazione alle indagini

sulla strage con l'aggravante dell'alto tradimento, come previsto dall'articolo 77 del codice militare in tempo di pace. E proprio la contestazione, seppur come aggravante, dell'alto tradimento ha messo in allarme la procura militare che, a questo punto, potrebbe aprire un'inchiesta autonoma. «Il procedimento sulla strage di Ustica - ha detto il procuratore militare generale Giuseppe Scandurra - è stato affidato sin dall'inizio all'autorità giudiziaria ordinaria, ma adesso, con la contestazione dell'articolo 77 del codice militare di pace fatta dal giudice Priore si delinea una nostra possibile competenza».

Il governo, intanto, sta decidendo se costituirsi parte civile contro gli ufficiali che avrebbero «deviato». «È una proposta - ha detto ieri il sottosegretario alla presidenza del consiglio Cristofori - che deve nascere dal ministero degli Affari istituzionali, che oggi non è stata discussa. Quindi decideremo nel momento in cui questa eventuale ipotesi venisse avanzata dal ministro competente. Il giudice Priore ha indicato in quattro casi la presidenza del consiglio come parte offesa e ha contestato ad alcuni ufficiali l'articolo 289, cioè attentato

contro le attività del governo. Ma questo non impedirebbe di chiamare in causa i politici. Basterebbe, ad esempio, che uno dei militari ammettesse di aver agito su mandato di qualche ministro o sottosegretario, di aver semplicemente obbedito a degli ordini ricevuti. Insomma l'articolo 289 non esclude, in linea teorica, che l'attentato contro le attività del governo possa essere stato compiuto all'interno del governo stesso.

Del resto sembra molto difficile (nonostante ci siano già i primi tentativi) poter dire che i depistaggi siano stati portati a compimento da un gruppo di avventurieri che avrebbe «deviato» senza aver ricevuto un'adeguata copertura politica. Significherebbe sostenere che tutti i settori più importanti delle forze armate e dei servizi segreti sono «deviati». Non si capirebbe perché, ad esempio, insieme con gli ufficiali dell'Aeronautica, sia finito sotto inchiesta (come indiziato) anche Federico Mannucci Benincasa, capo del Sismi di Firenze, sospettato di aver fatto un telefonata anonima al «Corriere della Sera» subito dopo la strage per sostenere che il Dc9 era precipitato per l'esplosione di una bomba.

Quel pomeriggio che Cossiga guardò il film con due generali

Il muro di gomma è tornato nei cinema. La svolta impressa alle indagini sulla strage di Ustica ha riacceso l'attenzione attorno al film di Marco Risi. E il regista, impegnato al montaggio di *Nel continente nero*, racconta i retroscena di una proiezione al Quirinale chiesta dal presidente Cossiga. C'era anche il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, Stelio Nardini. «Alla fine del film non ci salutò».

MICHELE ANSELMINI

ROMA. L'ultimo a entrare e il primo a uscire fu il generale Stelio Nardini, attuale capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare. C'era una strana tensione quel lunedì pomeriggio del 7 ottobre scorso. Il produttore Vittorio Cecchi Gori cercò di sdrammatizzare la situazione toscaneggiando un «forse vi si è un tantino bistrattati». L'alto ufficiale replicò tagliente: «Bistrattati? È dir poco». E se ne andò senza salutare.

Il muro di gomma era già uscito nei cinema da tre settimane, ma il presidente Cossiga chiese di poterlo vedere nella saletta del Quirinale. Proiezione riservata, per pochi. C'erano Mario Zamberletti, Gastone Ortona, Sergio Berlinguer, il consigliere militare di Cossiga, generale Carlo Jean, alcuni funzionari del Quirinale.

E pochi minuti prima che si spegnessero le luci entrò Nardini. Una sorpresa per Risi e i suoi sceneggiatori Rulli, Petraglia e Purgatori. Racconta quest'ultimo: «Sapevamo dal cerimoniale che Cossiga non avrebbe fatto commenti al termine del film, ma il generale mi sembrò egualmente imbarazzato».

Chi non sembrava affatto imbarazzato era, invece, Cossiga. «Vide il film serenamente, divertendosi a riconoscere ministri e generali», ricorda Risi, oggi alle prese con il montaggio del suo nuovo *Nel continente nero*. «Ma non era uno spettatore attento. Parlava ad alta voce, commentava le scene, tirò in ballo Kurosawa. E dopo una decina di minuti se ne uscì con una battuta che mi dispiacque un po'». Quale?

«Disse che la verità non sarebbe venuta mai fuori. Io gli risposi: spero di sì».

I fatti degli giorni stanno dando ragione al quarantenne autore di *Mery per sempre* e a chi, in questi dodici anni, si è opposto al «muro di gomma» eretto attorno al massacro di Ustica. Ma fu solo curiosità quella che spinse Cossiga, presidente del Consiglio all'epoca della tragedia, a sollecitare la proiezione alla presenza del capo dell'Aeronautica? Difficile rispondere, anche se c'è chi ipotizza che, così facendo, il presidente avrebbe sostanzialmente sostenuto la tesi di fondo del film, mettendolo al riparo da possibili querelle da parte degli alti comandi (a sporgere querela fu, più tardi, solo l'Associazione dei militari in congedo).

Da ieri, comunque, *Il muro di gomma* è tornato nei cinema italiani. Ed è probabile che l'incriminazione dei nove generali riaccenda l'attenzione del pubblico attorno al film. Non accolto dal successo che forse si attendevano gli autori (meno di 4 miliardi di incasso). «È vero, mi aspettavo di meglio», riconosce Risi, «forse perché mi sembrava di aver colto più attenzione negli umori del paese». Ma la svolta

impressa alle indagini gli ha ridato speranza: «Finalmente mi sembra di scorgere una luce. Mi fido molto del giudice Rosario Priore, l'ho conosciuto e l'ho visto all'opera. È grazie a lui, alla costanza dei familiari delle vittime e all'incapimento di alcuni giornalisti che la tensione è rimasta vigile, che la logica andreottiana del "tanto alla fine si aggiusta tutto" è stata sconfitta».

Risi glissa sugli atteggiamenti tenuti dai militari durante le riprese (gli vietarono di girare per strada di fronte al Comando generale di Castro Pretorio e nel centro radar di Ciampino), ma ricorda con una certa amarezza una frase del generale Alemanno: «Come fate a girare un film su una cosa di cui non si sa niente?». «La verità è che su Ustica si sapeva quasi tutto», tuona il regista, «per questo abbiamo scelto di raccontare i silenzi. *Il muro di gomma* è un film è un film su "cosa non è successo", sulla volgarità del silenzio quando dura tanto e nega l'evidenza».

E i politici? Poco prima di presentare il film a Venezia, Risi rivelò in un'intervista di avvertire «il rischio di un ambiguo e strano consenso da parte dei partiti». «In effetti, hanno cerca-



Una scena del film «Muro di gomma» di Marco Risi

to di scaricare tutta la colpa sull'Aeronautica. I generali feloni hanno mentito e depistato reiteratamente, ma non possono non aver informato almeno due o tre ministri», riflette il cineasta. E Cossiga? «Credo davvero che sia stato tenuto all'oscuro, forse perché ritenuto inaffidabile».

Il discorso torna di nuovo a quel pomeriggio d'ottobre al Quirinale quando *Il muro di gomma* fu proiettato all'incirca al presidente. «Credo che avesse mandato prima un qualche uomo di fiducia a vedere il film al cinema», osserva Andrea Purgatori. Il quale ricorda piacevolmente la battuta di un funzionario incontrato in ascensore: «Fa incazzare pure al Fiamma (una sala romana, ndr), visto in mezzo alla gente». Un concetto che, in

modo meno colorito, ripeté anche il vicepresidente della Commissione stragi Zamberletti, anch'egli presente alla proiezione: «Mi pare una testimonianza importante, da vedere assolutamente». Bocca stretta e sguardo gelido, il generale Carlo Jean preferì invece salutare velocemente i presenti, senza aggiungere una parola.

Si può capirlo. Vista sullo schermo quadrato del Quirinale, insieme alla scena «inventata» dei generali che gozzovigliano in trattoria cantando l'aria «Nessun dorma» dalla *Turandot*, l'inverecconda piazzata dell'ammiraglio Mario Ponta all'Accademia di Pozzuoli aveva lasciato di stucco tutti i presenti. E pensare che nella realtà era stata anche più penosa...

Mente' 18-1-92

L'organizzazione che rappresenta gli uomini dell'Arma azzurra risponde polemicamente all'appello lanciato dallo Stato maggiore

Indiscrezioni sulla visita di Cossiga e Rognoni agli ufficiali
Il generale Nardini avrebbe insistito affinché il governo non si muova

Ustica, Aeronautica spaccata

Il Cocer solidarizza con i giudici e con le vittime

Su Ustica, Aeronautica militare spaccata in due. Ieri, il Cocer ha espresso solidarietà ai parenti delle vittime e piena fiducia in chi indaga. Niente, neanche una parola sui nove generali incriminati. Lo Stato maggiore, invece, si era detto solidale con gli alti ufficiali inquisiti. Il capo di Stato maggiore, generale Nardini, avrebbe fatto pressioni su Cossiga e Rognoni perché il governo non si costituisca parte civile.

GIAMPAOLO TUCCI

ROMA. Su Ustica, sui suoi misteri, sui nove generali incriminati, l'Aeronautica militare italiana ora è spaccata in due, da una parte lo stato maggiore, dall'altra ufficiali, sottufficiali, soldati di leva. È questa l'unica sensazione che si può ricavare dalla lettura di un testo secco, stringato, crudo. Lo ha scritto il Cocer, il sindacato dell'Arma azzurra. Lo ha scritto dopo aver riflettuto tre giorni. Nessuna solidarietà agli alti ufficiali raggiunti da avvisi di garanzia o incriminati per aver taciuto, in questi dodici anni, per aver nascosto, per aver «depistato». Solidarietà piena, invece, ai parenti delle vittime (27 giugno 1980: «cade» il Dc 9 Itavia e muoiono 81 persone), ai giu-

ne parlamentare che indaga «sulle responsabilità politico-militari della tragedia». Tutto questo è contenuto in un documento di sole quattro frasi, 143 parole, scritto e approvato, ieri a Roma, da 12 «sindacalisti» (voto unanime).

Quanto diverso è questo documento del Cocer dall'altrettanto breve comunicato che ha diffuso due giorni fa lo Stato maggiore. I generali scrivevano: «L'Aeronautica Militare è vicina e solidale con i suoi uomini chiamati in causa dall'inchiesta sulla tragedia di Ustica». (È il testo, a quanto pare, è stato ammorbido, su iniziativa di Rognoni, ministro della Difesa, perché la prima versione era «sfacciatamente» solidale).

riunito in Roma, a seguito notizie stampa sulla vicenda Ustica e delle decisioni del giudice Priore inerenti le comunicazioni giudiziarie inviate ad alti gradi dell'Aeronautica nelle quali si ravvisano talune e precise gravi responsabilità, intende salvaguardare la dignità morale e professionale del personale, la cui immagine va tutelata e non è sotto accusa ma, invece, opera quotidianamente in difesa delle libere istituzioni». E poi, «fiducia nell'opera delle Autorità inquirenti, nell'opera della Commissione stragi, piena solidarietà ai parenti delle vittime».

È una presa di posizione inequivocabile. Noi - dicono i rappresentanti degli ufficiali, dei sottufficiali e dei soldati di leva - non c'entriamo, non abbiamo mentito, non ci siamo contraddetti davanti agli inquirenti, non abbiamo giocato con la verità e con la vita delle persone. Noi siamo dall'altra parte, dalla parte delle vittime, dei parenti delle vittime, dei giudici.

Ci sono due retroscena. Giovedì sera, verso le otto, il presidente della repubblica e il ministro della Difesa si sono recati presso lo Stato maggiore del-

lidarietà per l'F104 caduto in Toscana. Versione realistica: il generale Stelio Nardini, capo di stato maggiore, avrebbe fatto pressioni perché il governo non si costituisca parte civile nel procedimento contro gli alti ufficiali inquisiti. Una decisione del genere, secondo il generale, implicherebbe un giudizio di condanna, un «processo sommario». Rognoni avrebbe risposto che il governo si trova in una situazione delicata, che è difficile, a questo punto, non prendere posizione, non pronunciarsi. E Cossiga? Alcuni lo danno come «spettatore inquieto». Per altri, il presidente avrebbe «scaricato» i vertici dell'Arma azzurra.

Il generale Nardini sta facendo di tutto perché gli alti ufficiali inquisiti non si sentano e non siano di fatto isolati. Ma il muro della «compattezza militare», dello spirito di corpo, pare incrinarsi. Ecco, a legittimare questa impressione, il secondo retroscena. Due mesi fa, il Cocer scrisse un documento analogo a quello di ieri e chiese a Nardini di poterlo pubblicare: quel foglietto fu censurato e cestinato. Ieri, l'o-

La perizia balistica a due esperti tedeschi

ROMA. Nell'hangar dell'aeroporto militare di Pratica di Mare, dove vengono custoditi le parti del Dc9 dell'Itavia precipitato nel mare di Ustica il 27 giugno del 1980, il giudice Rosario Priore ha tenuto una riunione con tutti i periti di ufficio ed i consulenti di parte. L'incontro è stato deciso per programmare la prossima attività istruttoria collegata allo svolgimento delle indagini tecniche, in corso ormai da tempo, per cercare di capire quali siano state le cause della tragedia e per avviare le nuove tre perizie disposte per acquisire altri elementi di giudizio. In particolare, queste ultime sono state decise alla fine dello scorso mese di dicembre, proprio quando il giudice Priore, accogliendo le richieste del pubblico ministero Giovanni Salvi, decideva di emettere le comunicazioni giudiziarie nei confronti dei tredici ufficiali accusati di aver

L'indagine balistico-esplosiva è stata affidata a due esperti tedeschi, Martin Ehrenfried Ibsch e Peter Kolla del «Kriminaltechnisches Institut des Bundeskriminalamt di Wiesbaden. Dovranno, in sostanza, illustrare i meccanismi e le dinamiche delle esplosioni in generale, ed, in particolare, gli effetti di un eventuale impatto del Dc9 dell'Itavia con un missile aria-aria, descrivendo qualsiasi possibile effetto.

La perizia chimica, che dovrà accertare la natura di sostanze di aspetto nerastro che compaiono su reperti ossei rinvenuti nel mare di Ustica, sarà svolta dai professori Annunziata Lopez, Rosario Nicoletti e Giorgio Graziani. Infine la perizia metallografica è stata affidata al professor Sergio Reale. Su incarico di Priore dovrà tra l'altro stabilire quali sollecitazioni hanno prodotto le fratture riscontrabili sulle parti del

Cossiga su Ustica: non criminalizzate quei generali

GIANNI CIPRIANI GIAMPAOLO TUCCI

■ ROMA. Cossiga è intervenuto sul caso Ustica, «difendendo» gli alti ufficiali inquisiti: «Un avviso di garanzia non si può trasformare in una presunzione di colpevolezza». Il presidente della Repubblica ha poi invitato governo e Parlamento a non anticipare giudizi di condanna, a non compiere processi sommari. Perché «l'accertamento decisivo dei fatti e l'individuazione delle responsabilità sono competenza esclusiva dell'autorità giudiziaria, che è assolutamente estranea a me, al governo, e puranco al Parlamento». Un suggerimento al governo perché non si costituisca parte civile nel procedimento contro i generali finiti sotto inchiesta? Proprio questo aveva chiesto tre giorni

fa a Cossiga il generale Stelio Nardini, capo di stato maggiore dell'Aeronautica militare. Le parole di Cossiga sono una boccata d'ossigeno per i vertici dell'Arma azzurra, isolati anche dai propri ufficiali e sottufficiali, il cui organismo di rappresentanza ha approvato due giorni fa un documento di solidarietà ai parenti delle vittime. Il generale Nardini ha convocato il Cocer per martedì: si parlerà proprio del «documento» ribelle. Intanto l'Ucigos ha perquisito la redazione del GrI che aveva letto le motivazioni del pm per chiedere l'incriminazione degli ufficiali. L'accusa principale era quella di non aver riferito della presenza di un intenso traffico aereo americano la sera della strage.

19/1/82

Il presidente della Repubblica invita implicitamente il governo a non schierarsi: si riferisce alla costituzione di parte civile? «Gli ufficiali non sono stati condannati»

Tensione al vertice dell'Arma azzurra dopo il documento del Cocer che solidarizza con le vittime: lo Stato maggiore ha convocato urgentemente i «sindacalisti»

Ustica, Cossiga difende l'Aeronautica

«Spetta ai magistrati giudicare, non a me o ad altri...»

Cossiga invita a non «criminalizzare» i generali inquisiti per il caso Ustica: «Un avviso di garanzia non può essere trasformato in presunzione di colpevolezza. Tocca ai giudici indagare, non a me, al governo o al Parlamento». Un suggerimento al governo perché non si costituisca parte civile? Di certo una boccata d'ossigeno per lo Stato maggiore dell'Aeronautica. Che ha convocato i «ribelli» del Cocer.

GIAMPAOLO TUCCI

ROMA. Cossiga, da Pirano, in Slovenia, interviene sul caso Ustica: «Un avviso di garanzia non si può trasformare in una presunzione di colpevolezza». Ed è un chiarissimo invito a non «criminalizzare» gli alti ufficiali dell'Aeronautica sospettati di aver tacitato, depistato, giocato con la verità, negli ultimi dodici anni, da quando, cioè, la sera del 27 giugno 1980, «cadde» il Dc9 Itavia e morirono 81 persone. Il presidente della Repubblica aggiunge che spetta ai magistrati indagare e giudicare. Ai magistrati e a nessun altro:

«Per il rispetto che devo alla Costituzione, io ricordo che l'accertamento decisivo dei fatti e l'individuazione delle responsabilità sono competenza esclusiva dell'autorità giudiziaria, che è assolutamente estranea a me, al governo e pur anco al Parlamento...lo rispetto l'indipendenza e l'autonomia dei giudici e sarei lieto e grato se altri facessero altrettanto».

Altri: chi? Il brevissimo discorso di Cossiga cade in un clima arrovantato. Il presidente vuole forse suggerire al governo di non costituirsi parte

civile nel procedimento contro gli alti ufficiali inquisiti? È quanto a Cossiga e al ministro della Difesa Rognoni ha chiesto tre giorni fa il generale Stelio Nardini, capo di stato maggiore dell'Aeronautica.

Una cosa è certa, il presidente della Repubblica ieri ha fatto un discorso «garantista», normale, di verità minime, scontate (omettendo un particolare: gli alti ufficiali sono stati incriminati, e non raggiunti da semplici avvisi di garanzia). Ma questo discorso d'inecepibile garantismo rappresenta, nella situazione attuale, una boccata d'ossigeno per lo stato maggiore della Difesa.

Che di problemi ne ha, è molti. L'ultimo, in ordine di tempo, riguarda il documento scritto e approvato l'altra sera dal Cocer, il sindacato dell'Arma azzurra. In quel documento, viene espressa solidarietà ai parenti delle vittime, fiducia nei giudici e nella commissione parlamentare che indaga sulle responsabilità politico-

militari della tragedia». Silenzio, invece, sui generali inquisiti. Nessuna solidarietà, neanche una parola di cauto, «scontato» garantismo... Eppure; lo stato maggiore, solo 48 ore prima, aveva diffuso un comunicato, in cui era scritto: «L'Aeronautica militare è vicina e solidale con i suoi uomini chiamati in causa dall'inchiesta sulla tragedia di Ustica». Solidarietà agli inquisiti, secondo lo Stato maggiore. Solidarietà ai parenti delle vittime, secondo il Cocer. Era, è esagerato dedurre che l'Aeronautica militare italiana si è spaccata in due, che, dopo dodici anni, il muro della compattezza interna e del silenzio si è incrinato? Quel documento sindacale ha suscitato rabbia e imbarazzo presso lo stato maggiore. E, appena letti i giornali, il generale Stelio Nardini ha alzato il telefono e chiamato il Cocer. Convocazione urgente per martedì 21 gennaio, ore tredici.

È successo anche altro, ieri. Il colonnello Marcello Chiaretti,

presidente del Cocer, ha inviato una «stranissima» smentita ai giornali. Innanzitutto: «Non è stato rilasciato un comunicato alla stampa da parte del Cocer per cui quanto pubblicato non può in alcun modo intendersi quale voce ufficiale dell'organo di rappresentanza dell'Aeronautica militare». Stranissima smentita, si diceva. Perché la «stampa» non ha scritto che il Cocer ha rilasciato un comunicato. Ha scritto semplicemente: esiste un documento del Cocer. Ancora, il colonnello precisa: «La delibera interna» (il documento, cioè) «è stata manipolata dagli organi di informazione, dato che voleva solo salvaguardare la dignità di tutto il personale dell'A.M. dagli attacchi indiscriminati di cui la Forza armata è fatta oggetto». Le parole scritte, dunque, erano quelle riportate dalla «stampa», ma l'interpretazione sarebbe sbagliata. Il colonnello Chiaretti dovrebbe sapere che non si possono smentire le interpretazioni.



Il generale Nardini «Solo Bellini fu un vero eroe»

Perquisito il Gr1 che ha reso note le motivazioni del pm per chiedere le incriminazioni

«Il Dc9 fu colpito da un caccia francese»

Undici anni di inotici accertando la verità

Perquisito il Gr1 che ha reso note le motivazioni del pm per chiedere le incriminazioni «Il Dc9 fu colpito da un caccia francese» Undici anni di ipotesi, aspettando la verità

COPY
19/1/92

Il Dc9 fu abbattuto da un caccia francese. In mancanza della verità su Ustica, negata con ostinazione da undici anni, le ipotesi si sono accavallate. Nel corso degli ultimi anni ne sono state formulate di tutti i tipi. Alcune verosimili, altre improponibili. Intanto l'Ucigos ha sequestrato nella redazione del Gr1 i documenti con i motivi addotti dal pm per chiedere l'incriminazione degli alti ufficiali.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. A livello giudiziario, ufficialmente, non è ancora stato accertato nulla. In teoria a far precipitare il Dc9 potrebbe essere stata anche una bomba. In realtà è praticamente certo che si sia trattato di un missile sparato in un'azione di guerra o di terrorismo internazionale. Ma si tratta, almeno per ora, solo di ipotesi. L'ultima, in ordine cronologico, è quella che il Dc9 sia stato abbattuto dal caccia francese che cercava di colpire un Mig libico. Ma di ipotesi, in questi anni, ne sono state fatte tante.

Missile lanciato da una portaerei. L'ipotesi si basava su una richiesta di spiegazioni inviata dal capo dei Sismi, Giuseppe Santovito, al capo del

controspegnaggio francese, Alexandre De Maranches. Visto che gli americani si erano «chiamati fuori», qualcuno si ricordò che il giorno dell'abbattimento del Dc9 le portaerei Clemenceau e Foch si trovavano nel Tirreno, tra Tolone e l'Elba e che avevano a bordo caccia Super Etendard o Crusader armati di missili matra R530 a guida radar passiva.

Missile della Nato. Fu la ricostruzione del Tg1 che provocò l'ira dei generali. Il 27 giugno 1980 nell'area di un poligono militare della Sardegna, sul versante che fronteggia il Tirreno un aereo militare di fabbricazione britannica si alzò in volo e lanciò un velivolo bersaglio radiocomandato. I caccia lo inseguirono, lo per-

sero di vista e lo riagganciarono sul radar. Uno dei piloti, forse un italiano, giunto a quattro miglia di distanza lanciò un missile Sidewinder. L'aereo bersaglio, però, incrociò l'aerovia civile proprio mentre giungeva il Dc9: il missile esplose in prossimità del nuovo gigantesco bersaglio distruggendo la cabina di pilotaggio.

L'obiettivo era Gheddafi. È l'ipotesi che, secondo gli esperti, può essere considerata la più verosimile e che venne formulata quando venne reso noto che il giorno della strage era in volo da Tripoli diretto a Varsavia un aereo «zombi», cioè nemico. Forse a bordo poteva esserci lo stesso Gheddafi. Americani e francesi avevano organizzato un complotto per ucciderlo, ma i servizi segreti italiani, filolibici, all'ultimo momento avrebbero avvertito il colonnello. Così lo «zombi» atterrò a Malta e Gheddafi mandò all'appuntamento i suoi piloti. Nel cielo di Ustica ci fu una vera e propria battaglia aerea con mig libici da una parte e caccia americani e francesi dall'altra. Il Mig libico sarebbe precipitato in questo contesto. L'ipotesi ha poi

un'appendice: per vendicarsi del tradimento dei servizi segreti italiani, gli organizzatori del complotto anti-Gheddafi avrebbero messo una bomba alla stazione di Bologna.

Gheddafi mandante della strage. È stato scritto anche questo. Secondo Abdel Amid Bakkus capo dell'opposizione libica all'estero, il colonnello Gheddafi aveva dato ordine di abbattere il velivolo dell'Itavia per rappresaglia. Il colonnello avrebbe voluto vendicarsi degli arresti compiuti in Italia nel 1980 di suoi agenti inviati all'estero per uccidere gli oppositori. Il Mig libico che lanciò il missile era lo stesso ritrovato sulla Sila.

L'obiettivo era una «personalità» americana. Nei giorni della tragedia era in corso il Consiglio della Nato ad Ankara, in Turchia. Tra gli altri era presente l'allora segretario di Stato americano Edmund Muskie. In Portogallo c'era invece allora l'allora presidente Jimmy Carter, in visita ufficiale. L'ipotesi voleva che Muskie andasse da Ankara in Portogallo per raggiungere il presidente e proseguire con lui il viaggio fino a Bangkok. I caccia di scorta all'aereo della

personalità americana avrebbero potuto trovarsi nella necessità di sparare un missile contro aerei aggressori. Il Dc9 sarebbe stato colpito per sbaglio.

Il Dc9 abbattuto da un aereo killer decollato da Pratica di Mare. L'ipotesi prese quota nel 1988. A Pratica di Mare operavano tre gruppi dell'Aeronautica che godevano di particolare autonomia perché si occupavano di radionisure e di guerra elettronica. Proprio per questo qualcuno pensò che da quella base qualcuno si era levato in volo per sperimentare qualche nuovo congegno.

Intanto il procuratore aggiunto di Roma, Michele Coiro, ha ordinato all'Ucigos di sequestrare alcune carte alla redazione del Gr1 che ieri mattina aveva letto i motivi addotti nelle 21 pagine dal pubblico ministero per chiedere l'incriminazione degli alti ufficiali. L'accusa principale rivolta ai militari è quella di aver nascosto che la sera della strage c'era una forte presenza di aerei americani. Insomma con il loro silenzio impedirono che si indagasse sulla pista americana.

ROMA. Ieri, nel corso di una intervista rilasciata al Gr2, il capo di stato maggiore dell'Aeronautica, Stelio Nardini, ha spiegato perché il maggiore Gianmarco Bellini, di ritorno dal Golfo, è stato decorato con una medaglia al valor militare, mentre al suo compagno di guerra, il capitano Maurizio Coccione, non è stata assegnata alcuna decorazione di merito.

Secondo alcune rivelazioni rese durante la trasmissione «Studio aperto», Italia Uno, giovedì sera, da don Giorgio, parroco del maggiore Bellini, il suo parroco avrebbe guadagnato la medaglia decidendo, mentre era in volo sul Tornado, di proseguire verso l'obiettivo. Idea non condivisa dal capitano Coccione, il quale, sempre secondo quanto detto da don Giorgio in riferimento alla destinazione della scatola nera dell'aereo, avrebbe invece cercato di convincere il maggiore Bellini a tornare alla base.

Ieri, di fatto, il generale Nardini ha confermato questa versione. Alla domanda sul

perché la stata solo lui, Nardini, a ricevere la medaglia, ha risposto: «È in possesso di quella che hanno fatto durante la n. Tornato, mai avuto e la co. amalgam. missione».

«E ha quanto rice, occo decorazi donatant».

«Uno - nerale St lo della che va s. le bombe fatto il s avrebbe tro, senz. dovere i deciso i preso l' avanti, co più: con un ma il capitat».

Il generale Nardini «Solo Bellini fu un vero eroe»

Torino Aids, polemica a scuola per un certificato

TORINO. La preside della scuola media «Salvatore Quasimodo» del quartiere Le Vallette a Torino, Bruna Balostro Tracchi, ha smentito nella «maniera più categorica» di aver chiesto ad un proprio allievo, figlio di genitori contagiati dal virus Hiv (Aids) in seguito ad una trasfusione incontrollata, un certificato di non sieropositività. La notizia era stata data dai giornali dopo

Undici redattori su 21 dichiarano: c'è uno scontro politico che ci strumentalizza, la vertenza resti Martedì il giornale di Palermo torna in edicola. Parlano Folena, Macaluso, Alborghetti e gli altri

Quant'è difficile cambiar direttore all'

La maggioranza dei redattori, finito lo sciopero, auspica che la vertenza sul cambio di direttore all'Ora sia «ricondotta all'interno della sua naturale sede sindacale». È l'ultima novità politica di un caso carico di polemiche. Il consiglio comunale di Palermo chiede la revoca del «licenziamento» di Calaciura, Folena denuncia «comportamenti illiberali». Macaluso definisce una vergogna «certe accuse».

MARCO RAPPINO

spessore. Attorno all'Ora s'è intrecciata una disputa scandita da comunicati a raffica, manifestazioni d'accusa e smentite, appelli e ingiunzioni, sit-in. E i consiglieri comunali, dando svolta senza tentennamenti e senza eccezioni il proprio sigillo ai timori che aleggiavano sul «ruolo» e sul «patrimonio intellettuale e morale» del quotidiano, stigmatizzano il «modo inquietante e oscuro» usato per

l'indagine. Attorno all'Ora s'è intrecciata una disputa scandita da comunicati a raffica, manifestazioni d'accusa e smentite, appelli e ingiunzioni, sit-in. E i consiglieri comunali, dando svolta senza tentennamenti e senza eccezioni il proprio sigillo ai timori che aleggiavano sul «ruolo» e sul «patrimonio intellettuale e morale» del quotidiano, stigmatizzano il «modo inquietante e oscuro» usato per

l'indagine. Attorno all'Ora s'è intrecciata una disputa scandita da comunicati a raffica, manifestazioni d'accusa e smentite, appelli e ingiunzioni, sit-in. E i consiglieri comunali, dando svolta senza tentennamenti e senza eccezioni il proprio sigillo ai timori che aleggiavano sul «ruolo» e sul «patrimonio intellettuale e morale» del quotidiano, stigmatizzano il «modo inquietante e oscuro» usato per

ti esprime a V. resato donatu ultimo i cumenti undici Puntis s. «Ieri schiere mentali vertenz al centu co che del gio».

Il «piper» del col. Marcucci è precipitato sulle Apuane. (Gravissimo) il sopravvissuto

Sono ignote le cause dell'incidente aereo in cui ha perso la vita un teste di Ustica

GIORGIO SGHERRI

■ MASSA. Solo la perizia potrà svelare con chiarezza la dinamica della tragedia che è costata la vita al colonnello Alessandro Marcucci, ex pilota istruttore della 46ª Aerobrigata di Pisa, schiantatosi, domenica pomeriggio, con un aereo del servizio anticendio su un ripido vallone nella zona di Campo Cecina, a quota 900 metri. Ma già le notizie che si sono accumulate hanno ammantato di giallo e di mistero il tragico incidente. Alessandro Marcucci sei giorni fa aveva rilasciato una esplosiva intervista sul generale Zeno Tascio, inquisito dal giudice Priore per la strage di Ustica. «Ricordo - aveva dichiarato Marcucci - che a quell'epoca ero istruttore del G-222 ed il generale Tascio, che è stato comandante della 46ª Aerobrigata dal '77 al '79 a Pisa, fece di tutto per obbligarmi ad escludere dagli equipaggi i sottufficiali. Ma io non firmai mai quella relazione. È sempre stato un uomo disponibile a fare favori a chi stava più in alto. Con questo sistema è arrivato a dirigere i servizi segreti dell'Aeronautica. Sapeva tutto e sappiamo bene quale era il suo metodo di lavoro».

La Procura della Repubblica ha avviato una inchiesta per

accertare le cause della tragedia e le eventuali responsabilità. Una tragedia inspiegabile, per il momento, tenuto conto dell'abilità ed esperienza del pilota. Marcucci già in forza all'Aeronautica militare, in pensione da poco tempo, aveva migliaia di ore di volo alle spalle. Personaggio conoscitissimo, negli anni '70 fu arrestato con l'accusa di eversione per essere stato tra i promotori dei Cobar, un sindacato nato all'interno della base militare pisana. Trasferito a Roma, aveva concluso il servizio prima del congedo. Si era dedicato al pilotaggio dei Piper della Trans Avio. Domenica Marcucci, si era levato in volo per un giro di perlustrazione dall'aeroporto del Cinquale con il biposto della compagnia che opera per conto della Regione Toscana, insieme all'ispettore forestale Silvio Lorenzini. Durante il volo l'aereo veniva dirottato nella zona di Campo Cecina dove da giorni il fuoco sta divampando su un fronte molto vasto. Il velivolo mentre sorvolava la collina di Calaretta sarebbe stato visto abbassarsi in virata con l'ala sinistra e quindi infilarsi all'interno di un ripido vallone ribaltandosi dopo il terribile impatto



I resti dell'aereo precipitato domenica sulle Alpi Apuane

ribil sul terreno gelato, a ridosso di un bosco di faggi.

Il pilota rimaneva schiacciato all'interno della cabina, mentre Lorenzini veniva proiettato fuori e ritrovato dai primi soccorritori ad una decina di metri dalla carcassa dell'aereo ormai incenerito. Lorenzini, che aveva riportato ter-

ribil i ustioni in tutto il corpo, dopo una sosta all'ospedale di Canara veniva trasportato con un elicottero al centro grandi ustioni di Genova. Ieri i medici gli hanno vietato di parlare con chiunque.

Cosa è successo al Piper? È precipitato per un guasto? Si è «grigipato»? Alla base di ogni

tragedia aerea c'è sempre un problema tecnico e quando il pilota deve intervenire: adottando le cosiddette procedure d'emergenza, il tempo che trascorre è fatale. Ma anche in questo caso, come in altri precedenti sciagure, si parla di errore umano, prima ancora che la perizia stabilisca le cause. E se l'aereo fosse stato sabotato?

Ustica: il governo nominerà un avvocato dello Stato

Il presidente del Consiglio Giulio Andreotti ci ha espresso tutta la sua solidarietà e disponibilità assicurandoci che nominerà un avvocato dello Stato che avrà gli stessi poteri di una parte civile. Se così non fosse, il governo si riserva di costituirsi immediatamente parte civile. E tutto questo è stato da noi interpretato come un segno di disponibilità positiva, seria, concreta. Quindi il nostro giudizio è pieno di soddisfazione». Questo è quanto ha riferito Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica che, ieri pomeriggio, nel corso di un incontro a palazzo Chigi, ha sollecitato il presidente del Consiglio Giulio Andreotti a far costituire il governo «parte civile» nel procedimento in atto per la strage di Ustica.

La decisione è stata presa all'unanimità dal consiglio comunale

Ustica, Palermo è parte civile

GIANNI CIPRIANI

■ ROMA. Il comune di Palermo si costituirà parte civile nel processo per la strage di Ustica. Il consiglio comunale, infatti, ha approvato all'unanimità un ordine del giorno con il quale «si impegna il sindaco e la giunta municipale a costituire il Comune parte civile nel procedimento in corso sulla strage di Ustica e, in particolare, nei confronti degli imputati di alto tradimento». Una decisione, quella del comune di Palermo, che è stata particolarmente apprezzata da Daria Bonfietti, presidente dell'associazione parenti delle vittime. «Ringrazio commossa

per questa decisione - ha detto Daria Bonfietti -. La città che è stata profondamente colpita nei suoi cittadini dalla strage mostra di potersi schierare apertamente dalla parte di chi ricerca la verità unendosi, lo voglio ricordare, al comune di Mantova, al comune di Bologna e agli enti locali dell'Emilia Romagna che ci sono stati sempre vicini».

Anche il promotore dell'iniziativa, il capogruppo del Pds in consiglio comunale, Michele Figurelli, sottolinea il «nuovo contributo di Palermo al movimento per la democrazia e la libertà, per la

verità e la giustizia. Speriamo adesso che la nostra decisione spinga il governo a non abdicare al proprio dovere di costituirsi parte civile contro i traditori della repubblica». E tra coloro che hanno sottoscritto l'ordine del giorno c'è anche il liberale Stefano De Luca, sottosegretario di quel governo che ancora esita a prendere posizione.

Intanto il quotidiano palermitano l'Ora ha pubblicato un'intervista con un maresciallo (già ascoltato come testimone dal giudice Priore) che il 27 giugno 1980, la sera della tragedia, era in servizio allo Shape di Bruxelles, in pratica il quartier generale della Nato. «La tragedia di

Ustica - ha detto - è stata causata da una battaglia aerea tra due Tomcat americani e il Mig 23 libico precipitato sui monti della Sila». Il maresciallo, G.S., ha raccontato che tre ore dopo l'abbattimento del Dc9 dell'Itavia, quando prese servizio, al comando Nato c'era molta agitazione. «Il satellite americano ha rilevato il decollo dalla Libia di «oggetti volanti» diretti nell'area mediterranea. Il Sac (strategic air command) ordinò il decollo di due intercettori, due Tomcat che partirono da una portaerei in navigazione sul Mediterraneo. I due intercettori, avvicinandosi all'aereo nemico, comunicarono allo Shape lo

«scramble», cioè il codice segreto traducibile solo da noi. L'aeronautica italiana, a quel punto, aveva capito che il compito della difesa dello spazio aereo nazionale era affidato alla Nato e non intervenne».

«Il comando - ha proseguito il maresciallo nell'intervista rilasciata all'Ora - ordinò l'abbattimento del Mig. Un missile partito non so se da uno dei due aerei americani o dallo stesso Mig ha colpito il velivolo dell'Itavia. Queste cose le ho dette al giudice Priore». E ovviamente sarà il giudice a stabilire quanto sia attendibile, o meno, la versione data dal maresciallo.

Interrogati dal giudice Priore che indaga sull'abbattimento del Dc9 ufficiali e personale della base di Villafranca I jet atlantici avrebbero partecipato alla manovra sul Mediterraneo. Purgatori replica all'ambasciatore americano

Ustica, tornano in scena i due «Phantom»

Anche due «Phantom» presero parte ad una specie di battaglia aerea nel cielo di Ustica, nel momento della tragedia del Dc9. I jet militari transitarono poi sull'aeroporto di Villafranca (Verona). Il giudice Priore ha ascoltato a Roma ufficiali e sottufficiali della base aerea. I «Phantom» non erano in dotazione all'Aeronautica italiana, ma appartenevano a Stati Uniti, Spagna, Inghilterra, Turchia e Grecia.

■ ROMA. E ora, nell'inchiesta sulla tragedia di Ustica, sbucano anche i «Phantom» e l'aeroporto militare di Villafranca (Verona). Per questo motivo, il giudice Rosario Priore, titolare dell'inchiesta sul Dc 9 dell'Itavia, ha ascoltato, in questi giorni, ufficiali e sottufficiali in servizio a Villafranca nei giorni della tragedia. È stato un maresciallo dell'Aeronautica ora in pensione a presentarsi al magistrato per raccontare una storia già nota ma mai «esplorata» abbastanza. Il giorno della tragedia di Ustica, due «Phantom» di nazionalità non identificata erano scesi sull'aeroporto di Villafranca dopo aver partecipato ad una grande manovra con un finto combattimento aereo. Si trattava della ben nota manovra predisposta dalla Nato e sulla quale, per anni, si sono intre-

ciate polemiche e accuse. I due jet militari, tra l'altro, si erano alzati in volo dalla stessa Villafranca quel 27 giugno 1980. Dopo un paio d'ore era avvenuto il rientro.

Bisogna tener conto che, nell'ambito Nato, i «Phantom» non erano in dotazione all'Italia, ma alle flotte aeree degli Stati Uniti, della Spagna, della Gran Bretagna, della Turchia e della Grecia. Nel 1980 operavano, in Europa, ben nove diverse versioni di combattimento del celeberrimo jet. Nessuno, almeno fino ad oggi, è mai stato in grado di dire a quale nazione appartenessero i due aerei militari. Una cosa però è certa: erano in volo nel momento in cui il Dc 9 dell'Itavia veniva «abbattuto».

Il maresciallo che si è presentato spontaneamente al giudice Priore avrebbe comunque fornito ulteriori particolari sulla faccenda, mai venuta fuori dalle carte ufficiali e dagli «atti» dell'Aeronautica militare. Le notizie del sottufficiale devono comunque essere apparse molto interessanti al magistrato. Priore, infatti, ha già cominciato ad interrogare ufficiali, sottufficiali, graduati ed avieri che il giorno della tragedia di Ustica si trovavano in servizio a Villafranca. Il magistrato ha già preso a verbale il comandante dello Stormo di allora, il generale Corrado Dudine e l'attuale comandante colonnello Giuseppe Marani. Sugli interrogatori non è trapelato nulla, ma tra qualche giorno verranno

condotti altri accertamenti sui registri dell'aeroporto, sui tracciati radar di quel giorno, e sull'elenco dei jet in volo nelle ore della tragedia di Ustica.

Potrebbero esservi, nei prossimi giorni, ulteriori sviluppi anche se dalle carte esaminate fino a questo momento non è emersa alcuna novità. A Villa-

franca, tra l'altro, non possono atterrare jet forniti di missili. Si tratta, infatti, di una base per soli aerei ricognitori. Intanto, l'altra sera, è scoppiata, al «Maurizio Costanzo Show», una nuova polemica su Ustica. Protagonista, l'ambasciatore americano in Italia Peter Secchia. Secchia, con parole piuttosto pesanti, ha attaccato il giornalista Andrea Purgatori che è stato accusato di aver fomentato, sul «Corriere della Sera», una campagna di stampa contro gli Stati Uniti per fare incassare soldi al film «Il muro di gomma» del quale lo stesso Purgatori è stato sceneggiatore. I presenti, tra i quali Giuliano Zincone e lo stesso Costanzo, hanno replicato con durezza difendendo Purgatori che, per anni, ha indagato su Ustica con passione e competenza e ben prima del film. Tutti hanno definito inammissibili le insinuazioni di Secchia contro chi ha soltanto fatto il proprio dovere. Purgatori, ieri, ha replicato, giustamente con durezza, alle dichiarazioni di Secchia. Ha detto: «Evito di scendere sul suo terreno. Poteva dire le stesse cose, senza accusare un giornalista di scrivere su Ustica per fare soldi. Io non percepisco diritti sul film. Quanti soldi hanno invece preso quelli che tacciono?».

La sera del 27 giugno '80 la nave Usa sarebbe stata in mare per una esercitazione

Ustica, interrogato ufficiale del Sismi La «Saratoga» lasciò il porto di Napoli?

Proseguono le indagini su Ustica. Ieri il giudice Priore ha interrogato l'ufficiale del Sismi Manucci-Benincasa. Intanto si riapre il mistero della «Saratoga». Dov'era quando il Dc9 venne abbattuto? Nel porto di Napoli, dicono gli americani. In mare aperto per un'improvvisa esercitazione, secondo un'ipotesi ancora da confermare. Certo è che la portaerei Usa ha «visto». Nastri radar prelevati da un ufficiale.

GIANNI CIPRIANI

■ ROMA. Gli americani sanno. Ma anche i nostri servizi segreti sanno, come, del resto, anche i vertici dell'aeronautica sanno. E per cercare queste verità il giudice Priore ha continuato a ritmo serrato l'attività istruttoria per scoprire cosa accadde sul cielo di Ustica il 27 giugno 1980. Ieri, per oltre quattro ore, è stato ascoltato l'ufficiale del Sismi Manucci-Benincasa, uno dei militari già raggiunti lo scorso gennaio da un provvedimento giudiziario.

Intanto si ripropone il miste-

ro della «Saratoga»: quando la sera del 27 giugno del 1980 il DC 9 dell'Itavia venne abbattuto a Ustica, la portaerei Usa non era nel porto di Napoli, come hanno sempre sostenuto le autorità militari americane, ma era uscita per un'improvvisa esercitazione. Solo un'ipotesi, per ora, che sarebbe stata ricavata dalla lettura di una nuova documentazione reperita negli Stati Uniti e che dimostrerebbe come, quando era nel porto di Napoli, nessu-

no era in grado di controllare in maniera continua gli spostamenti della nave. Secondo questa ipotesi quel 27 giugno la «Saratoga» uscì dal porto di Napoli, allontanandosi in mare aperto per alcune miglia per una esercitazione. Non si sa se prima o dopo l'abbattimento del DC 9. Un'uscita che non risulterebbe dai documenti ufficiali ma che si ricaverebbe da una lettura dei libri di bordo. Se fosse confermato, occorrerebbe capire se la portaerei Usa ha avuto un ruolo attivo in quello scenario di guerra che si verificò quella sera o, al contrario, se uscì in mare aperto in seguito all'allarme scattato. Insomma occorre capire cosa ha «fatto» la «Saratoga», dal momento che è ormai più che certo che i suoi radar hanno visto cosa è accaduto intorno all'aeromobile dell'Itavia.

I documenti, però, dimostrano che la nave americana non era controllata minuto per mi-

nuto e che i suoi spostamenti non sempre erano annotati. Ad esempio dalla documentazione ufficiale risulta che la portaerei è rimasta nel porto di Napoli dal 23 giugno al 6 luglio. Invece risulta dalle carte che il 2 luglio, alle 8 di mattina, la nave lasciò il «posto di ancoraggio X2» per una «Fast Cruise Drill», ossia un'esercitazione rapida che si concluse alle 9,45 e fu seguita da altre due brevissime esercitazioni, fino alle 10,15. Ebbene nessuno documento parla di quel, seppur breve, spostamento della nave. Quindi è verosimile ritenere che il 27 giugno, se fosse accaduto lo stesso, nessuno lo avrebbe annotato. Tanto più che il libro di bordo della nave di quel giorno sembra contraffatto: cinque firme di cinque ufficiali diversi sembrano scritte con la stessa calligrafia. Insomma dati su cui lavorare. Come, del resto, i giudici stanno lavorando per ottenere da-

gli Usa il nastro con le registrazioni radar che, il giorno successivo alla strage, venne prelevato da un ufficiale statunitense corso sulla nave.

In un primo momento gli Usa sostennero che il 27 giugno 1980 il radar della Saratoga era spento. Poi, solo nel 1990, l'ammiraglio James Flatley modificò questa versione: «Un radar era acceso seppur a basso regime. Comunque quanto bastava a registrare gli aerei in volo che erano moltissimi». Insomma molte cose si potrebbero sapere dalla Saratoga come molti altri elementi utili per l'accertamento della verità potrebbero essere forniti dalla «Clemeceau», la portaerei francese in navigazione in una zona «utile» per poter registrare con i radar cosa accadde a Ustica. Gli italiani vogliono anche sapere notizie sulla presenza di un velivolo in volo la sera della strage da Ajaccio a Tripoli.

UNITA

Ustica Di nuovo perquisito il Gr1

■ ROMA. Gli agenti dell'Ucigos hanno nuovamente perquisito il Gr1 ma questa volta nulla è stato sequestrato - secondo quanto si è appreso dalla redazione della testata - nella stanza del direttore Livio Zanetti. La seconda perquisizione è stata eseguita sabato sera dagli agenti dell'Ucigos, su mandato del sostituto Procuratore aggiunto della Repubblica, Michele Coiro.

Gli agenti si sono trattenuti a lungo nell'ufficio di Zanetti, che era fuori città, alla ricerca del documento di 21 pagine nelle quali sono contenuti i motivi addotti dal pm per la richiesta dei 13 pesanti provvedimenti giudiziari nei confronti degli alti ufficiali dell'aeronautica, contro i quali si ipotizzano reati come attentato alle attività del governo con l'aggravante dell'alto tradimento, falsa testimonianza e favoreggiamento in relazione alle indagini sulla strage. Gli ufficiali sono accusati di aver depistato i magistrati per evitare che indagassero sulla pista americana, dal momento che la sera della tragedia si era parlato di «intenso traffico» di aerei Usa, ma poi questa presenza venne negata.

Gli uomini dell'Ucigos ritorneranno, però, oggi nello studio di Zanetti per controllare un armadio e due cassette della scrivania che erano chiusi a chiave e ai quali hanno apposto i sigilli. Non è stato sequestrato nulla anche nell'abitazione di uno dei due giornalisti del Gr1, Iva Testa, autori dello «speciale» che sabato ha dato notizia del contenuto del documento della Procura della Repubblica di Roma e la cui registrazione è stata poi sequestrata nel pomeriggio di sabato dall'Ucigos.

È stato, inoltre, precisato dagli stessi redattori del Gr1 che l'abitazione dell'altro autore dello «speciale», Duccio Guida, non è stata perquisita dagli agenti dell'Ucigos, come invece era stato riferito precedentemente.



«Liberate Farouk» scongiura il Papa

■ ROMA. Un appello per la liberazione del prigioniero iracheno Farouk Kassan è stato lanciato dal Papa, dopo la recita dell'Angelus domenica mattina. «In questa preghiera», ha detto il Papa parlando dalla finestra della sua biblioteca privata, «ho visto migliaia di persone che erano andate a trovarlo in piazza San Pietro e si sono inginocchiate davanti alla notizia di un attentato. Questa volta è un piccolo Farouk Kassan, di appena 25 anni. Desidero fare appello alla sensibilità umana di quanti trattengono il prigioniero, perché lo liberino presto alle sue sofferenze». «Uguale accorato», ha aggiunto - rivolto anche alle altre persone che si inginocchiano per la libertà. Per tutti, ma in particolare per la Vergine santissima, «asciughi le lacrime e ottiene la conversione». Il pontefice ha lanciato un invito ai cattolici di pregare per l'unità degli iracheni.

se i veleni antiosiderici. In mancanza di soluzioni efficaci, la natura è venuta in aiuto ai cittadini di Torino e della Lombardia, ripulendo l'aria inquinata e annullando i provvedimenti anti-per ieri, ma non sono stati applicati tornati a circolare liberamente di Legnano, Busto Arsizio, negrate, San Vittore Olona e Pate erano in vigore già da tre giorni (foto) e a Bologna dove ha

una somma una fine di quadri-
mestre alquanto difficile, una
corsa a ostacoli tra scioperi,
blocco più o meno prolungato
degli scrutini e astensioni più o
meno generalizzate da tutte le
attività collaterali, dalle gite
scolastiche ai colloqui con i
genitori.

I primi a scendere in campo
sono stati i sindacati confede-
rali: da ieri e fino al 29 gennaio
sono in programma assemblee
di due ore aperte agli stu-
denti, un'iniziativa accolta fa-

no - si concluderanno il 29 e
il 30 con un'ora di sciopero, ri-
spettivamente alla prima e al-
l'ultima ora di lezione. Cgil,
Cisl e Uil scuola non sembrano
comunque orientate (come
del resto l'Associazione nazio-
nale presidi, che ha peraltro
deciso l'astensione dagli
straordinari) a bloccare o a far
slittare gli scrutini, a differenza
di quanto sono intenzionati a
fare - sia pure secondo tempi
e modalità differenti e accanto
a nutrizi «pacchetti» di iniziative

emanasse provvedimenti auto-
ritari e illegali di interdizione».

Più cauti lo Snals, che parla
di blocco, ma in base al pro-
prio codice di autoregolamen-
tazione, e la Gilda, che si cau-
tela annunciando un più mor-
bido «sciopero degli scrutini». Cautele che non sembrano pe-
rò sufficienti al presidente del-
la commissione di garanzia sul
rispetto della legge, Sabino
Cassese, per il quale l'iniziativa
dello Snals viola comunque
una delle norme, quella che

Le reazioni, ovviamente, non si
sono fatte aspettare, e tutte pe-
santemente negative. «I sinda-
cati - afferma il segretario del-
la Cgil Scuola, Dario Missaglia -
conoscono bene i limiti del-
l'attuale legge finanziaria e la
grave congiuntura economica
del paese». E del resto «non
aspiriamo a rincorse salariali,
ma a un contratto vero che co-
nugli difesa del potere d'ac-
quisto; valorizzazione delle
professionalità, miglioramento
del servizio».

concreto motivo di allarme
per quel che riguarda i casi
di intossicazione acuta».

La nota governativa pro-
segue dilungandosi sulla pe-
ricolosità del metilisolociano-
nato e spiegando come il
composto «ha una tossicità
acuta orale, negli animali da
esperimento, di 175 milligra-
mi per chilogrammo e per-
tanto non è capace di provo-
care effetti tossici immediati
ai livelli suddetti». Tutto ben-
e, anzi meglio, visto che il

metilisolociano-
nato proprio legato ad
una casistica d'
riguardante l'uo-
ragione diretto
male spesso non
sun tossicologo
rebbe di far assa-
ghi al gatto per ac-
commestibilità. Ma
ra ancora la nota
le, «continuano, c'
le indagini per c'
l'esame tossicok
sostanza».

ni» d'oro in una Comunità montana del Salernitano
isa: «Tutto regolare, lo permette la legge»

solo per la presenza

interrogazione presentata ai
ministri dell'Interno, della
Giustizia e della Funzione
Pubblica, nella quale chiede
«se sia iniziato un processo
penale nei confronti degli am-
ministratori e di eventuali cor-
responsabili e quali siano gli
sviluppi del procedimento pe-
nale». Il parlamentare, inoltre,
ha chiesto se sia vero che la
nuova giunta «abbia provve-
duto ad acquistare, a favore
dei propri amministratori,
un'auto blu, costo 45 milioni,
compreso il radiotelefono». Nell'interrogazione, l'onore-
vole Costa ha affermato che la
giunta esecutiva della Comu-
nità, con la delibera approva-
ta nell'80, «ha deciso di corri-
spondere a ciascuno dei com-
ponenti della commissione
giudicatrice dell'appalto dei
lavori somme variabili fra i
107 e i 128 milioni e 85 al se-
gretario della stessa».

La Comunità montana de-
gli Alburni, che comprende
dodici comuni del Salernita-
no, abbraccia un bacino di 27
mila persone. Quando fu ap-
provata la delibera per la rea-
lizzazione della strada fonda-
valle Calore, presidente era il
socialista Corrado Vecchio.
Nel novembre del '90, gli suc-
cesse il suo compagno di par-
tito, Federico Pagano, un me-
dico di 43 anni, che è anche
sindaco del comune di Posti-
glione. «Dalle informazioni
che ho raccolto - ha spiegato
Pagano - quelle cifre sono
ineccepibili: è la legge che
consente compensi di questo
tipo ai membri di commissioni.
Certo, c'è anche una que-
stione di opportunità per chi
deve svolgere questo ruolo...». Pagano, infine, ha tagliato
corto sulla vicenda dell'auto
blu: «L'autore dell'interroga-
zione forse è convinto che il

nostro comprensorio sia una
sorta di Terzo Mondo: è vero,
abbiamo acquistato una
"Thema", perchè spesso dob-
biamo recarci per lavoro a Na-
poli e a Roma. Non ci vedo
nulla di male».

Con l'annullamento della
delibera da parte del comitato
di controllo di Salerno, i lavori
per la realizzazione della
"bretella" che dovrà collegare
i comuni montani con la Pia-
na del Sele, sono stati sospesi.
Non risulta che sulla vicenda
sia stata aperta un'inchiesta
giudiziaria. Nella sede della
Comunità degli Alburni, nel
comune di Postiglione, in
molti sono rimasti meravigliati
dell'iniziativa presa, a circa
due anni dai fatti, dal liberale
Raffaello Costa. «Eppure, nella
Giunta esecutiva di allora, e
attualmente, c'è un esponente
del suo stesso partito», ha
commentato qualche malizio-
so.

Indiscrezioni su Ustica

Perquisizioni a tappeto:
l'Ucigos visita il Gr1
poi si presenta al Corsera

ROMA. Le notizie divul-
gate hanno creato problemi
nell'inchiesta su Ustica. Così
il procuratore aggiunto Mi-
chele Coiro ha deciso di an-
dare a fondo: vuole sapere
chi è stato a passare alla
stampa le notizie che dove-
vano restare riservate. In pri-
mo luogo chi le ha passate al
direttore del Gr 1, Livio Za-
netti.

Così si spiega la tenacia
con la quale l'Ucigos, su
mandato della procura, cerca
la documentazione nei
cassetti dei giornalisti. Per-
ché da quella documenta-
zione si può capire quale sia
la fonte interna che ha fatto
trapelare le notizie. Oltre alla
sede del Gr1 gli uomini del-
l'Ucigos sono andati a per-
quisire la redazione romana
del «Corriere della sera» che
ha pubblicato ampi stralci
delle 21 pagine del docu-

mento in questione, oltre l'a-
bitazione del giornalista An-
drea Purgatori, autore del
servizio giornalistico.

Sempre nel pomeriggio gli
agenti dell'Ucigos sono tor-
nati negli uffici del Gr1, dove
hanno ultimato la perquisi-
zione iniziata sabato scorso e
rinvia ad oggi per l'assenza
del direttore della testata
giornalistica, Livio Zanetti. Le
ipotesi di reato per il Gr1 so-
no la pubblicazione arbitra-
ria di atti di un procedimento
penale, o la violazione del
segreto d'ufficio. Per il «Cor-
riere della sera», a queste
ipotesi se ne aggiunge un'al-
tra, quella di ricettazione.
Stando a quanto si è appreso
le perquisizioni, comunque,
non avrebbero dato alcun
esito. Ed è anche abbastanza
evidente che i giornalisti non
tengano materiali «pericolo-
si» in archivio.

I viaggi di Unità Vacanze per i

I paesi, la storia e la cultura

A SUD DELLE NUOVE

VIAGGIO IN CINA

(MINIMO 15 PARTECIPANTI)

PARTENZA: 7 marzo da Roma

DURATA: 15 giorni (12 notti)

TRASPORTO: volo di linea + treno + bus

ITINERARIO: Roma / Pechino - Xian-

ming - Foresta di Pietra -

- Huang Guo Shun - Gui-

Guilin - Pechino / Roma

QUOTA DI PARTECIPAZIONE lire 2.800.000

La quota comprende: volo a/r, la sistemazione in
doppie in alberghi di prima categoria e nei mig-
liori alberghi, la pensione completa, tutte le vis-
te del programma, un accompagnatore dall'Italia.



MILANO - Viale Fulvio Testi, 69 - Tel. (02) 64.40.30
ROMA - Via dei Taurini, 19 - Tel. (06) 44.490.341

Informazioni anche presso le Federazioni dei

Unità 21/1/92

Aereo precipita sulle Apuane Muore il pilota Marcucci Accusò l'Aeronautica per i depistaggi su Ustica

CARRARA. Il suo Piper del servizio antincendi, in volo a quota ed è precipitato verso le 15.30 sulle Alpi Apuane a Collaretta, nei pressi di Campo Cecina, poco distante da un rifugio del Cai, a circa mille metri d'altezza. Il colonnello in pensione, Domenico Marcucci, 46 anni, grande accusatore dei vertici dell'aeronautica sul disastro di Ustica, è morto sul colpo. L'altro membro dell'equipaggio, Silvio Lorenzini, 51 anni, sbalzato fuori dall'aereo si è salvato. Il Piper di Marcucci, al servizio della regione Toscana, era decollato dall'aeroporto del Cinquale, in Versilia, per compiere un volo di perlustrazione nella zona.

Secondo una prima ricostruzione l'aereo avrebbe perso quota e si sarebbe schiantato contro la montagna incendiandosi. Il pilota, Marcucci, di Pisa è morto carbonizzato, mentre l'altro membro dell'equipaggio, Lorenzini, di Massa, è rimasto solamente ferito. I primi a giungere sul luogo dell'incidente sono stati gli uomini del soccorso alpino del rifugio del Cai di Campo Cecina, seguiti da vigili del fuoco e carabinieri che sono stati avvertiti da un radioamatore. Lorenzini, ustionato su tutto il corpo, è stato trasportato con un ambulanza fino all'ospedale di Carrara e da qui con un elicottero

della regione al centro grandi ustionati di Genova. Il pilota, ancora cosciente, ha raccontato di essere stato sbalzato fuori dal velivolo e di essere stato protetto dalla neve nella caduta. Il Piper, un Pa 18 Ibal della Transavia, si era alzato in volo alle 14.55, dopo la segnalazione di un incendio sulle Apuane ed è stato stato visto passare a bassissima quota sopra il rifugio del Cai prima che precipitasse. Marcucci, ex colonnello della 46/a aerobrigata di Pisa, da dieci anni pilota civile, era sposato ed aveva un figlio. Lorenzini, un dipendente della comunità montana di Carrara, da molti anni lavorava per il servizio antincendi. Marcucci era stato protagonista, alla fine degli anni Settanta, dei movimenti democratici che interessarono anche le caserme e l'aeronautica. In quegli anni venne anche arrestato in relazione alla sua attività sindacale, incentrata in particolare sulla sicurezza. E per questo suo impegno fu allontanato dalla 46/ma aerobrigata e dall'aeronautica. Nei giorni scorsi Marcucci aveva rilasciato una intervista al quotidiano il Tirreno sull'operato del generale Zeno Tascio, coinvolto nell'inchiesta sul disastro di Ustica. Proprio Tascio aveva comandato, tra il 1976 e il 1979 la base di Pisa.

Il «piper» del col. Marcucci è precipitato sulle Apuane. Gravissimo il sopravvissuto

Sono ignote le cause dell'incidente aereo in cui ha perso la vita un teste di Ustica

GIORGIO SGHERRI

■ MASSA. Solo la perizia potrà svelare con chiarezza la dinamica della tragedia che è costata la vita al colonnello Alessandro Marcucci, ex pilota istruttore della 46ª Aerobrigata di Pisa, schiantatosi, domenica pomeriggio, con un aereo del servizio anticendio su un ripido vallone nella zona di Campo Cecina, a quota 900 metri. Ma già le notizie che si sono accumulate hanno ammantato di giallo e di mistero il tragico incidente. Alessandro Marcucci sei giorni fa aveva rilasciato una esplosiva intervista sul generale Zeno Tascio, inquisito dal giudice Priore per la strage di Ustica. «Ricordo - aveva dichiarato Marcucci - che a quell'epoca ero istruttore dei G-222 ed il generale Tascio, che è stato comandante della 46ª Aerobrigata dal '77 al '79 a Pisa, fece di tutto per obbligarmi ad escludere dagli equipaggi i sottufficiali. Ma io non firmavo mai quella relazione. È sempre stato un uomo disponibile a fare favori a chi stava più in alto. Con questo sistema è arrivato a dirigere i servizi segreti dell'Aeronautica. Sapeva tutto e sappiamo bene quale era il suo metodo di lavoro».

La Procura della Repubblica ha avviato una inchiesta per

accertare le cause della tragedia e le eventuali responsabilità. Una tragedia inspiegabile, per il momento, tenuto conto dell'abilità ed esperienza del pilota. Marcucci già in forza all'Aeronautica militare, in pensione da poco tempo, aveva migliaia di ore di volo alle spalle. Personaggio conosciutissimo, negli anni '70 fu arrestato con l'accusa di eversione per essere stato tra i promotori dei Cobar, un sindacato nato all'interno della base militare pisana. Trasferito a Roma, aveva concluso il servizio prima del congedo. Si era dedicato al pilotaggio dei Piper della Trans Avio. Domenica Marcucci, si era levato in volo per un giro di perlustrazione dall'aeroporto del Cinquale con il biposto della compagnia che opera per conto della Regione Toscana, insieme all'ispettore forestale Silvio Lorenzini. Durante il volo l'aereo veniva dirottato nella zona di Campo Cecina dove da giorni il fuoco sta divampando su un fronte molto vasto. Il velivolo mentre sorvolava la collina di Calaretta sarebbe stato visto abbassarsi in virata con l'ala sinistra e quindi infilarsi all'interno di un ripido vallone ribaltandosi dopo il terribile impatto



I resti dell'aereo precipitato domenica sulle Alpi Apuane

sul terreno gelato, a ridosso di un bosco di faggi.

Il pilota rimaneva schiacciato all'interno della cabina, mentre Lorenzini veniva proiettato fuori e ritrovato dai primi soccorritori ad una decina di metri dalla carcassa dell'aereo ormai incenerito. Lorenzini, che aveva riportato ter-

ribili ustioni in tutto il corpo, dopo una sosta all'ospedale di Carrara veniva trasportato con un elicottero al centro grandi ustionati di Genova. Ieri i medici gli hanno vietato di parlare con chiunque.

Cosa è successo al Piper? È precipitato per un guasto? Si è «grippato»? Alla base di ogni

tragedia aerea c'è sempre un problema tecnico e quando il pilota deve intervenire adottando le cosiddette procedure d'emergenza, il tempo che trascorre è fatale. Ma anche in questo caso, come in altri precedenti sciagure, si parla di errore umano, prima ancora che la perizia stabilisca le cause. E se l'aereo fosse stato sabotato?

UNITA' 4.2.92

tte su di loro alla vigilia di
na difficile campagna eletto-
le, in una città dove la corru-
one sembra diventata ormai
mento quotidiano e sulle
onache da un anno incombe
Duomo connection. L'imba-
zzo è grande, tanto più che
ario Chiesa non è un oscuro
zionario, ma fino a ieri un
emplare tipico e stimato del

condannatura.

La prima frase pronunciata
a denti stretti dal «piccolo» Cra-
xi appresa la notizia dell'ar-
resto è stata: «Il Psi non c'entra».
Ed è la stessa ripetuta ieri in
uno scamo comunicato con il
quale il garofano milanese ab-
bandona al suo destino l'am-
ministratore corrotto: «Il Psi ri-
badisce la sua più assoluta

vandosi un «provvedimento
definitivo di allontanamento».

I commenti sono pochi. «So-
no rimasto molto colpito e ad-
dolorato - dice il ministro Car-
lo Tognoli - Però mi sembra
troppo comodo fare di ogni er-
ba un fascio. Qualche volta si
tende a fare delle montature,
soprattutto con i socialisti, ingi-
gantendo figure di secondo

schiacciati. «Ci sono anche i
bravi amministratori - dice Bo-
bo Craxi che non rinnega il
suo sodalizio con Chiesa ma
ne parla al passato - e non bi-
sogna generalizzare. In ogni
caso, le responsabilità sono in-
dividuali e mai del partito. Vi-
gileremo perchè queste cose
non capitino più».

Molte sono le frasi che tra-

che il sindaco Piero Borghini
insiste sulla tesi che l'episodio
di corruzione, per quanto inte-
ressi un amministratore desi-
gnato dal Comune, riguarda
solo la magistratura, e non ha
quindi disposto alcuna inchie-
sta amministrativa interna. Ad-
dirittura ha fatto passare la no-
mina di un commissario che
governi la «Baggina» in questo

minimo spirito di sapere se sia-
mo di fronte a qualche mela
marcia o alla punta di un ice-
berg. E di fronte a questi episo-
di l'amministrazione comunale
non può assistere rassegnata.
Anche Pillitteri reagì con
stizza e cinismo di fronte allo
scandalo delle tangenti all'edi-
lizia privata, mi auguro che
Borghini reagisca diversamen-
te.

miario Chiesa il quale ha atu-
versato momenti difficili n
rapporti con il suo partito, n
che il 21 novembre scorso h
ricevuto una specie di «imp
matur» con la visita al Pio A
bergo Trivulzio di Bettino Cr
xi nel corso di una manifest
zione che disseminò di gar
fani i vecchi e i nuovi edifici
gli ospiti. □ E.

Il presidente della commissione Stragi invierà un esposto al Csm per denunciare «interferenze» della Procura
Critiche sull'operato dei magistrati che indagano sull'«operazione Delfino». De Julio: «Sono di parte»

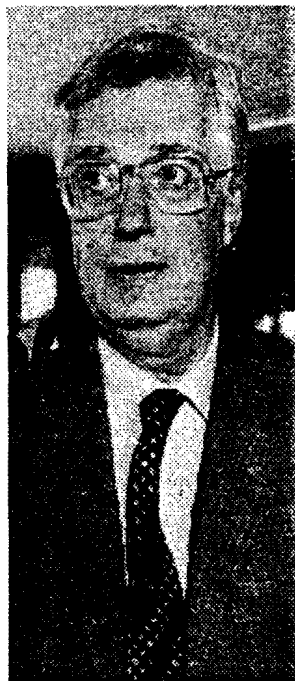
Tra Gualtieri e i giudici romani è scontro aperto

interferenza nelle attività del Parlamento». Con
questa motivazione il presidente della commissione
ragi, Libero Gualtieri, ha deciso di inviare un espo-
sto contro i giudici Franco Ionta e Francesco Nitto
Palma, titolari dell'inchiesta sulla violazione del se-
greto di Stato per l'«operazione Delfino». Un atto du-
simo. Gualtieri si rivolgerà ai presidenti delle Ca-
mere, a Martelli, al Csm e al Pg della Cassazione.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. Nel corso dell'in-
chiesta sulla violazione di se-
greto di Stato per la diffusione
di documenti sull'«operazio-
ne Delfino», il sostituto procura-
re Franco Ionta e Francesco
Nitto Palma, oltre a un gruppo
di giornalisti giudiziari e al se-
gnore Flamigni, avevano
ascoltato anche il segretario
della commissione Stragi, An-
tonio Maresca. Un interrogato
che, evidentemente, non è
molto gradito a San Ma-
rco, soprattutto perché al fun-
dario della Camera sono
state chieste molte informazio-

ni tecniche sul funzionamento
della commissione. Così il pre-
sidente della commissione
Stragi, Libero Gualtieri ha deci-
so di preparare un esposto da
inviare ai presidenti di Camera
e Senato, lotti e Spadolini, al
ministro di Grazia e Giustizia,
Claudio Martelli, al Consiglio
superiore della magistratura e
al Procuratore Generale della
Cassazione. Per Gualtieri dovrà
essere valutato se il comporta-
mento dei due giudici non sia
da giudicare un'interferenza
nelle attività del Parlamento.
Una decisione molto netta,



Libero Gualtieri

quella di Gualtieri (che ha tro-
vato il consenso di altri com-
missari) che dimostra come,
di fatto, esistano schieramenti
opposti che vedono da un lato
il «partito dell'archiviazione di
Gladio» e dall'altro coloro che
non sono convinti della «legalità»
della struttura occulta. E
Gualtieri, con la sua decisione,
ritiene che la procura di Roma
abbia di fatto compiuto un'o-
pera di interferenza nei con-
fronti della commissione.

La decisione di inviare un
esposto, comunicata da Gual-
tieri nel corso dei lavori dell'uf-
ficio di presidenza, è filtrata so-
lo in tarda serata. Il deputato
della sinistra indipendente,
Sergio De Julio, ha spiegato
senza troppi giri di parole il
senso dell'iniziativa: «Di fronte
ai moltiplicarsi degli atti giudi-
ziari e politici aventi lo scopo
di bloccare l'attività di magi-
strati e del Parlamento intesa a
far luce su questioni quali Gladio
e Ustica, si è legittimati a
dubitare dell'indipendenza dei
due magistrati Franco Ionta e
Nitto Palma. Se indipendenza

non c'è, è legittimo chiedersi a
quali gruppi di potere essi fac-
ciano riferimento per orientare
la loro azione di magistrati. È
dunque opportuno che Gual-
tieri inoltri al più presto l'espo-
sto-denuncia».

L'inchiesta della Procura di
Roma che è adesso oggetto
dell'esposto di Gualtieri era
quella relativa alla violazione
del segreto di Stato per la diffu-
sione dei documenti della co-
siddetta operazione Delfino,
una strana esercitazione di
Gladio del 1966 nella quale si
ipotizzava uno scenario da
strategia della tensione e, so-
prattutto, un utilizzo preven-
tivo della struttura, senza aspet-
tare l'ipotetica invasione sovie-
tica. Un desiderio «segreto»,
determinato dall'ansia di tro-
varsi di fronte il nemico inter-
no. Nel corso dell'inchiesta i
giudici Ionta e Palma avevano
arrestato il direttore di «Punto
critico», Enzo Pugliese e Walter
Bazzanella, ex direttore dell'uf-
ficio sicurezza interna e consu-
lente dei giudici militari di Pa-
dova. Lo stesso giudice pado-
vano, Benedetto Roberti, era

stato ascoltato come indagato,
stessa posizione di Falco Acca-
me. Insomma, partendo dal-
l'«operazione Delfino» (docu-
mento che è solamente di vietata
divulgazione) la procura
romana aveva aperto un'in-
chiesta che finiva, nella sostan-
za, con il colpire direttamente
quella dei giudici di Padova
che non solo non hanno ri-
chiesto l'archiviazione di Gladio
ma, al contrario, hanno
messo sotto inchiesta sei ex uf-
ficiali dei servizi segreti con
l'accusa di banda armata. E, al
di là degli addebiti specifici, in
sede politica si era avuta subi-
to la sensazione che attraverso
l'inchiesta si tentasse di rico-
struire la «trama» ordita da pa-
rlamentari, alcuni giudici e giur-
nalisti giudiziari poco convinti
della legittimità di Gladio. Se si
fosse dimostrato che esisteva
un gruppo «coordinato» e per
di più legato a due persone fi-
nite in galera, sarebbe stato
molto facile, per i politici «filo-
Gladio», dimostrare che chi
chiedeva la verità in realtà par-
tecipava a qualcosa di molto

simile a un complotto.

Una sensazione avvalorata
quando i giudici Ionta e Palm-
hanno chiamato a testimonia-
re quattro giornalisti giudiziari
l'ex senatore del Pci Sergio Fla-
migni, la funzionaria dell'uf-
ficio stralcio della P2, Pier-
Amendola e il segretario dell'
commissione Stragi, Antonio
Maresca. Del resto nel motiva-
re il mandato di cattura contro
Pugliese e Bazzanella, i giudici
avevano sostenuto che i due
per procacciarsi documenti e
notizie, erano in stretto conta-
to con i magistrati Dini e Ro-
berti, con due parlamentari
della commissione, con fun-
zionari del parlamento, ex pa-
rlamentari e giornalisti. Per que-
sto la decisione di ascoltare
Antonio Maresca sul funziona-
mento della commissione. Il
senatore Gualtieri, a quanto
pare, non ha gradito questa at-
tenzione sulle attività interne
della Commissione e anche il
fatto di non essere stato ascol-
tato. Anche per questi motivi
ha deciso di preparare l'espo-
sto.

Il presidente della commissione Stragi ha depositato la relazione finale sulla strage del Dc9 dell'Itavia
«La vicenda fu affrontata nel modo peggiore»

Polemiche sull'esposto-denuncia che sarà presentato contro i giudici romani Ionta e Palma: «Denunceremo De Julio»
Replica il parlamentare: «Non mi intimidiranno»

«Su Ustica non c'è stata innocenza»

Le accuse di Gualtieri contro governo e Aeronautica

L'altro giorno ha preannunciato un esposto contro i giudici Palma e Ionta; ieri il senatore Gualtieri ha depositato la relazione finale su Ustica dove vengono ribadite, punto su punto, le critiche all'Aeronautica e al governo. Insomma, nonostante le intimidazioni, l'attività della commissione Stragi continua. Gualtieri ha avuto parole dure: «La vicenda di Ustica non poteva essere affrontata in modo peggiore».

GIANNI CIPRIANI

ROMA. Gualtieri va avanti. Nonostante le intimidazioni e i tentativi di boicottare i lavori della commissione Stragi, il senatore repubblicano (e tutti i parlamentari contrari agli insabbiamenti) è intenzionato ad andare fino in fondo e a utilizzare il poco tempo rimasto per non lasciare a metà le indagini intraprese. L'altro giorno il presidente della commissione Stragi aveva preannunciato un esposto-denuncia contro i giudici romani Franco Ionta e Francesco Nitto Palma accusati, in pratica, di «interferenza» per aver interrogato un funzionario della Camera sul funzionamento interno di San Macuto. Ieri Gualtieri ha depositato la relazione finale su Ustica nella quale vengono ribadite, punto su punto, tutte le critiche all'operato del governo e del-

l'Aeronautica. Una relazione che non si discosta molto dalle precedenti. Nessuna marcia indietro, nonostante le pressioni.

La relazione su Ustica è composta da 64 pagine suddivise in nove capitoli. «Imputati» governo e Aeronautica. Sull'esecutivo, ad esempio, il senatore repubblicano sostiene che leggendo le risposte date dal governo sulla tragedia del Dc9 emerge un «documento impressionante» dal quale traspare con chiarezza che la classe politica dirigente ha sempre accettato la «cura tranquillante» fornita dall'Aeronautica. In pratica la verità si è sempre scontrata con la «verità istituzionale». Una considerazione valida, secondo molti, anche a Gladio e al caso Moro. E Gualtieri, nella relazione, mette in



Il recupero delle vittime della tragedia di Ustica

evidenza come l'Aeronautica, la principale istituzione accusata dei depistaggi, sia al tempo stesso colpevole e vittima di quanto è accaduto. «Il comportamento dell'Aeronautica - ha scritto il presidente della commissione Stragi - ha fatto sì che alle 81 vittime si aggiungesse anche l'istituzione dell'Arma azzurra. E ciò a causa del comportamento di alcuni

ufficiali». È evidente, infatti, che la vicenda di Ustica ha deteriorato fortemente la credibilità, ma è altrettanto evidente che singole responsabilità, per quanto di alto livello, non possono coinvolgere l'intera arma. Una posizione che era stata espressa dal Cocer aeronautico che, in un comunicato stilato all'indomani delle incriminazioni degli ufficiali, aveva ri-

badito la «solidarietà verso i familiari delle vittime».

Nella tragica vicenda, il «binomio» Aeronautica-governo è innegabile: i depistaggi non sono frutto di «deviazioni» ma, semmai, una esecuzione, cinica, di precisi ordini ricevuti. Ordini impartiti dal governo italiano o da chi, oltre il governo, deteneva il reale controllo dei servizi segreti e delle forze

armate. Gualtieri ne ha consapevolezza. Tanto da affermare, nella parte finale della relazione, che «le conclusioni stanno nei fatti: la vicenda di Ustica e del Mig libico non potevano essere affrontate in modo peggiore. Non c'è stata innocenza».

Per l'onorevole Sergio De Julio, della sinistra indipendente, la relazione «rafforza le conclusioni della prima relazione e sottolinea le responsabilità politiche». Il senatore del Pds Francesco Macis, invece, manifesta alcune perplessità: «Mi sarei aspettato conclusioni molto più specifiche sulle responsabilità politiche e degli apparati amministrativi che invece non mi pare ci siano. È una ricapitolazione delle responsabilità che emergono in maniera incontrovertibile. Ma le conclusioni che se ne traggono mi paiono deboli. Forse l'atteggiamento della Dc comincia a dare i suoi frutti».

Intanto ha avuto ulteriori sviluppi la vicenda dell'esposto-denuncia che Gualtieri è intenzionato a presentare contro i giudici romani Franco Ionta e Nitto Palma. I due magistrati, conducendo le indagini per la violazione del segreto di Stato per l'operazione Delfino, avevano interrogato anche An-

tonio Maresca, segretario della commissione Stragi. Secondo quanto si è appreso in commissione Stragi, il presidente non ha gradito che Maresca sia stato interrogato a lungo su come vengono protocollati e registrati i documenti. «Abbiamo intravisto in questo un atto illegittimo. Si esprimano ora il Csm e il ministro Martelli» si commentava ieri a San Macuto. Ionta e Palma, dal canto loro, hanno reagito preannunciando. «Siamo terrorizzati», hanno detto, sforzandosi di essere ironici, commentando la notizia dell'esposto di Gualtieri. E poi hanno attaccato De Julio che, il giorno precedente, aveva definito «di parte» il loro operato. «Ha reso dichiarazioni gravissime in ordine alle quali promuoveremo azioni giudiziarie nelle sedi adeguate». Contro-replica di De Julio: «Con i loro metodi hanno intimidito un mite funzionario del parlamento. Ma, per quanto mi riguarda, con questa ulteriore azione tricotante, con me perdonano solo del tempo. Piuttosto sono molto preoccupato per come atteggiamenti simili possano diventare oggettivi strumenti di pressione nei confronti di altri giudici e dei giornalisti».

È venuta a manca
SILVIA A
mamma del nostr
voro Mauro Kad
dell'Unità e in p
economato, si st
Mauro e ai famli
momento. I fune
oggi 20 febbraio
so la chiesa di Sa
nell'omonima pia
Roma, 20 febbraio

Abbo

Riassun
ti, speci
zione. G
to questo

CCP N° 87851004

Il Pds è
per un
con i p.

Chi

Chiaromonte: «Perché Scotti non scioglie Napoli, Taranto, Reggio Calabria e Catania?»

E il governo, per il momento, ha deciso di non costituirsi parte civile

Ustica, promosso uno dei generali

*Tascio, ufficiale sotto inchiesta, va allo stato maggiore
Macis: «E' una beffa». Rognoni: «Solo un congelamento»*

ROMA. Il governo non si schiera contro i generali accusati di attentato alla sua attività e alto tradimento. Niente costituzione di parte civile, almeno per ora, e nessun provvedimento di sospensione per gli alti ufficiali imputati nell'inchiesta per la strage di Ustica. L'unico generale incriminato attualmente in servizio, Zeno Tascio, è stato rimosso dall'incarico che occupava, ma per essere messo alle dipendenze del capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare. «Un congelamento - assicura il ministro della Difesa Rognoni - Se ci credete, bene, se non ci credete non so che farci».

I parlamentari della Commissione d'inchiesta sulle stragi, democristiani compresi, ci credono poco, e già piovono sul governo interrogazioni e interpellanze. Lo Stato maggiore dell'Arma azzurra, infatti, come ha comunicato lo stesso Rognoni, è stato incaricato di seguire l'inchiesta su Ustica: perché mettere proprio lì uno dei generali accusati di aver depistato le indagini su questo caso, al quale l'Aeronautica ha già espresso la propria solidarietà? «Colpisce che Tascio venga trasferito presso lo staff dello Stato maggiore, dove si fornisce quella collaborazione che con il generale Nardini (attuale capo di Stato maggiore, ndr) c'è sempre stata», ammonisce il presidente della commissione Libero

Gualtieri. E il senatore Toth, capogruppo della dc: «E' comprensibile la solidarietà, ma quando si ricoprono alte cariche tutto deve essere commisurato. Non si può esprimere solidarietà istituzionale a chi è inquisito».

Mentre il giudice istruttore Priore e i pubblici ministeri Rosselli e Salvi, titolari dell'inchiesta penale, interrogavano gli ex radaristi del centro di Licola Di Micco e Acampora (anche loro imputati) la commissione stragi ha ascoltato ieri il ministro della Difesa. Non è stata un'audizione facile, quella di Rognoni. Doveva annunciare le mosse del governo, che per adesso s'è limitato a nominare un suo avvocato (dell'Avvocatura dello Stato) il quale si limiterà ad assistere ad alcune fasi dell'inchiesta, a visionare alcuni atti e riferire, per permettere all'esecutivo di decidere in seguito se costituirsi parte civile o meno.

A quasi dodici anni dalla strage, quindi, nel momento in cui i giudici ritengono di aver raccolto elementi sufficienti per accusare i vertici dell'Aeronautica del 1980 di aver depistato e mentito sulle indagini, commettendo un «attentato all'attività degli organi costituzionali» che sfocia nell'«alto tradimento», il governo prende tempo.

«La scelta - ha spiegato Rognoni - è stata differita per po-

ter acquisire gli elementi necessari, e non basarsi solo, passivamente, su schegge di processo così come emergono dalle comunicazioni giudiziarie o dalle informazioni dei giornali che violano il segreto istruttorio. Questa decisione non preclude, in seguito, una costituzione di parte civile, possibile fino al momento del dibattimento».

Il ministro veste i panni del garantista anche per spiegare la mancata assunzione dei provvedimenti cautelari contro gli ufficiali incriminati: «Non si adotta una misura afflittiva-cautelare prima ancora degli interrogatori e della conoscenza dei fatti. Non possiamo fare altrimenti. Come ci riserviamo di costituirci parte civile, ci riserviamo di adottare le misure di sospensione precauzionale. Settantamila uomini dell'Aeronautica militare hanno obbedito, in passato, a questi ufficiali e alti ufficiali: credete che questo non conti?».

Ma l'attendismo del governo non piace alla maggioranza delle forze politiche: democristiani, piduisti e verdi hanno già presentato o annunciato interpellanze per chiedere misure più severe e scelte più decise. «Il trasferimento di Tascio - ha detto il capogruppo del pds Macis - è un'autentica beffa, un insulto al Parlamento e a questa commissione che ha messo in

risalto le responsabilità di questo generale». Immediata la replica di Rognoni: «Il governo non ha affatto una posizione morbida, ma responsabile». I familiari delle vittime di Ustica hanno chiesto di incontrare il presidente del Consiglio Andreotti per chiedergli di costituirsi parte civile, mentre *La Voce repubblicana* considera «un segnale di rispetto e fiducia verso l'Arma» la decisione annunciata da Rognoni.

Audizione difficile, sempre ieri, anche per l'ex giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che ha indagato sulla strage fino al 1990. Bucarelli ha difeso le sue indagini, spiegando ritardi e cose non fatte col carico di lavoro e con gli scarsi mezzi a

disposizione: «Eravamo io, una segretaria, un brigadiere dei carabinieri, un telefono e una macchina da scrivere».

Sulle richieste di chiarimenti riguardo alle perizie, ai tracciati radar, alle registrazioni delle telefonate, al recupero del relitto, il magistrato ha sempre rimandato agli atti istruttori. Ad un tratto il presidente Gualtieri l'ha interrotto: «Scusi sa, lei era libero di venire o non venire, ma visto che è qui la sua collaborazione non può tradursi nella ripetizione di atti giudiziari che conosciamo benissimo e che dicono almeno dieci volte di più di quello che sta dicendo lei».

Ustica, il governo non sarà parte civile nel processo

Sulla strage di Ustica il governo non si costituirà parte civile. Lo ha annunciato il ministro della Difesa Rognoni in commissione Stragi, che agli sconcertati commissari ha detto anche che non verranno presi provvedimenti cautelativi nei confronti dei generali imputati. E che Zeno Tascio è stato promosso. «È una beffa», commenta Macis (Pds). Granelli (Dc): «Il governo tuteli i diritti delle famiglie delle vittime».

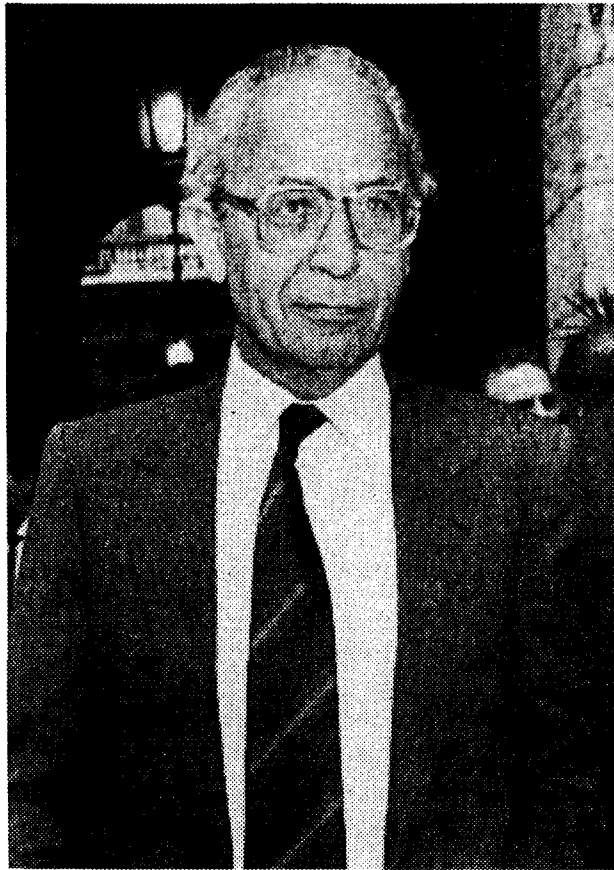
ANTONIO CIPRIANI

ROMA. Tra le vittime della strage di Ustica e i vertici dell'aeronautica il governo ha scelto, ufficialmente, una via di mezzo. Nella realtà ha scelto di «rassicurare» i vertici dell'arma azzurra, pericolosamente irritati per la recente raffica di imputazioni. Il ministro Rognoni, in commissione Stragi, ha parlato di «congelamento». È la storia di tutte le stragi, sulle quali la verità è «congelata» da decenni in chissà quali archivi. E non solo italiani. Il governo, ha detto a San Macuto Rognoni, per ora non si costituirà parte civile nel procedimento in corso che vede imputati i vertici dell'aeronautica. Ma non solo, non saranno presi neanche provvedimenti cautelativi nei confronti dei quattro generali accusati di alto tradimento: Lamberto Bartolucci, Franco Ferri, Corrado Melillo e Zeno Tascio. Per quest'ultimo, l'unico dei quattro che è ancora in servizio, è scattata addirittura una promozione, anche se il ministro non l'ha voluta definire così. Ha lasciato l'incarico di ispettore logistico dell'aeronautica per essere messo alle dirette dipendenze di Stelio Nardini, il generale capo di stato maggiore dell'aeronautica.

Insomma Tascio, accusato di reati gravissimi, lavorerà al fianco del comandante dell'arma azzurra.

Quella di Rognoni a San Macuto è stata indubbiamente una audizione sconcertante. E per tre ore il dibattito è stato molto teso. Il presidente della commissione Stragi Libero Gualtieri, contrariato, alla fine della seduta si è chiesto se non sarebbe stato meglio isolare il generale Tascio, indicato come l'uomo-chiave del «dopo strage», impedendogli di restare «vicino alle sedi in cui si prendono decisioni in merito dell'inchiesta su Ustica». Durissima la reazione del capogruppo del Pds a San Macuto, Francesco Macis: «È una beffa, un'autentica beffa, un'insulto a coloro che cercano la verità, al parlamento, alla commissione Stragi». Precisa la valutazione espressa dall'altro commissario del Pds, Antonio Bellocchio: «Il ruolo nefasto del Sios, attraverso Tascio, è stato chiaro a tutta la commissione - ha dichiarato - la promozione fa capire che esiste uno "stato nello stato"».

Bellocchio è tornato a puntare l'indice su quella catena parallela di comando che ri-



Virginio Rognoni, ministro della Difesa

sponderebbe a un potere occulto e internazionale: l'unica spiegazione possibile per gli ultimi trenta anni di storia italiana. E che si tratta di uno stato del potere reale, lo dimostra il fatto che proprio la posizione «morbida» del governo. Teoricamente parte lesa per aver subito le «deviazioni» da parte

dei militari, ha scelto di non prendere una posizione netta nella vicenda. Che cosa vuol dire? Che probabilmente c'è qualche uomo politico che rischia di andare ad allungare la lista dei generali. E basterebbe solamente che uno dei militari sotto inchiesta, durante un interrogatorio, dicesse che i poli-

tici sapevano, per far scattare anche per i politici l'accusa di alto tradimento. Per questo, in una fase così caotica, il «congelamento» raffredda possibili reazioni da parte dei militari. Ce ne sono alcuni che, particolarmente legati con l'alleato americano, sono davvero degli «intoccabili». «La decisione del governo testimonia il grado di protezione di cui godono generali come Tascio», ha commentato il deputato di Dp Luigi Cipriani. «La posizione presa dal governo - ha aggiunto il senatore Sergio De Julio della sinistra indipendente - spiega che nella vicenda di Ustica c'è stata un'interazione tra militari e politici, e conferma il potere di ricatto di Tascio».

Durante l'accesso dibattito Rognoni è intervenuto più volte difendendo il suo operato e quello del governo: «Si tratta di una decisione legata all'oggi, perché non conosciamo gli atti processuali. Il nostro è solo un atteggiamento di prudenza». Poi una battuta il ministro l'ha dedicata ai giornali: «Hanno pubblicato notizie coperte da segreto istruttorio, che fanno male all'istruttoria e agli imputati». Ma il ministro non è stato convincente. Tant'è che mentre ancora a San Macuto continuavano le audizioni (veniva ascoltato il magistrato Vittorio Bucarelli, reticente anche in commissione, tanto da dover essere richiamato da Gualtieri), sono arrivate al presidente del Consiglio una raffica di interrogazioni e interpellanze. Tra queste quella del dc Luigi Granelli che ritiene doveroso per il governo costituirsi parte civile per tutelare i diritti delle famiglie delle vittime.

Il decreto per il timore che arrivino «carte» dei servizi nelle istruttorie

Tante le inchieste ora a rischio: Moro, Ustica, armi

«Condizionare l'azione penale nei casi in cui sono in gioco interessi dello Stato». Basta leggere la più recente storia giudiziaria italiana per capire che, se le anticipazioni saranno confermate, diventano a rischio tutte le indagini su stragi, eversione e traffico d'armi. Ustica, Moro, ma anche quelle che verranno. O che mai verranno. Il timore riguarda i documenti che potrebbero piovere dall'Est alla vigilia del voto.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. Ci deve essere una gran fretta. Altrimenti non si spiega perché sia stato deciso, così rapidamente, un decreto ministeriale su come conciliare i reati di spionaggio e l'azione giudiziaria. Qualche inchiesta scotta più delle altre? O cominciano a fluire da chissà quali archivi carte e documenti sulla storia occulta italiana? È difficile dare altre spiegazioni al decreto che tende a condizionare l'azione penale nei casi in cui sia in gioco l'interesse dello Stato.

In una storia giudiziaria come quella italiana, in cui l'intreccio tra servizi segreti, altri apparati dello Stato, strutture di potere occulto, criminalità e terrorismo, hanno tracciato decenni di omicidi, stragi e depistaggi, vuol dire che questo decreto potrebbe riguardare tutte le inchieste più serie: su eversione, stragismo, traffico di armi.

In Italia di inchieste su questi argomenti ce ne sono tante, da quella su piazza Fontana e quella su Ustica fino al caso Moro. Ora il problema è capire in quale di queste indagini sono affluiti o stanno per affluire documenti nuovi che, rivelando la verità, potrebbero indicare l'esistenza di un nucleo occulto che ha agito in tutti questi anni.

Una specie di «Stato nello Stato», per usare la definizione del senatore del Pds Antonio Bellocchio, che ne aveva parlato commentando la mancata costituzione di parte civile del governo nell'inchiesta su Ustica. Certo quella su Ustica è una di quelle inchieste a rischio. In una situazione come questa potrebbero venir meno dei patti di non belligeranza internazionale e qualche documento potrebbe arrivare in Italia. Dagli archivi dell'est? Chissà. O anche da qualche archivio privato, visti i venti di guerra.

Appare sempre più evidente che la storia della contrapposizione tra blocchi dell'est e dell'ovest abbia avuto come

effetto non solo il congelamento dello scenario internazionale, ma anche la stabilizzazione interna in ognuno dei paesi coinvolti nel meccanismo di Yalta.

Un po' quello che Hrabal chiamava «sovranità limitata», riferendosi alla Praga del 1968, e che migliaia di uomini e donne in Italia, di parenti delle vittime di stragi e terrorismo, possono definire nel medesimo modo in Italia. Ora potrebbe saltare fuori qualche storia che spiega l'esistenza, per esempio, di camere di compensazione dello spionaggio internazionale. E la protezione - sempre garantita - potrebbe diminuire nel bel mezzo di questa nuova guerra di conquista che si è aperta dopo la disintegrazione dell'impero sovietico. E i gruppi di potere potrebbero combattersi anche a colpi di rivelazioni internazionali.

Si è parlato molto degli archivi di Mosca, di quelli di Praga o di altri paesi dell'Est. Ma se uscissero frammenti utili a comporre un mosaico internazionale imprevedibile? Per esempio, si dice, dall'Unione sovietica sono espatriati documenti sul ruolo di altissimi personaggi della diplomazia americana e di referenti della massoneria «nera». E che qualche carta potrebbe aiutare a spiegare il caso Moro, uno dei tre delitti politici più gravi a livello internazionale, insieme al delitto Kennedy e all'uccisione di Palme in Svezia.

Due inchieste, sul sequestro dello statista democristiano, ancora sono in piedi. In una, in particolare, saltano fuori sempre di più, come tasselli di un ben preciso mosaico, presenze inquietanti dei servizi segreti italiani, di strutture tipo Gladio e di organizzazioni con sede oltralpe. Se questa indagine arrivasse ai nuclei più nascosti dei meccanismi del potere? Dovrà fermarsi perché - come ha dichiarato

il sottosegretario Cristofori - «sono in gioco gli interessi dello Stato»? E se nell'inchiesta sulla sezione K, che giace immobile sul tavolo del procuratore capo Ugo Giudiceandrea, emergesse un ruolo penalmente perseguibile di uomini del Sismi?

A rischio potrebbero essere addirittura future inchieste, come quando verrà fuori la pista balcanica del traffico delle armi. Perché è chiaro che con la disintegrazione della Jugoslavia, tutti i meccanismi che per decenni hanno funzionato in modo perfetto e che garantivano tutti i traffici internazionali, potrebbero venire alla luce. E, si sa, le inchieste sui traffici di armi non hanno mai avuto vita facile in Italia visti i coinvolgimenti delle alte sfere del mondo dell'economia e della politica: ma ora, con il garantismo del nuovo codice di procedura e con nuovi condizionamenti rispetto al ruolo degli apparati dello Stato, tutto potrebbe finire in un nulla di fatto; con tanto di timbro di legalità. Anche perché, dal poco che si sa, la decisione su ciò che può finire nelle indagini e ciò che deve restarne fuori, spetterebbe direttamente alla presidenza del Consiglio. Come già accade ora per quello che riguarda il segreto di Stato. Ma in questa occasione, sembra di capire che si possa trattare di un segreto di stato «preventivo».

Se le indiscrezioni fossero confermate, ci si troverebbe in una situazione di maggiore «libertà» dei servizi segreti, che già in Italia - come ha scritto nella sua sentenza di incompetenza su Gladio, Felice Casson - hanno avuto più poteri di quanti non ne abbia mai avuti la Cia dal governo Usa. Un potere che ha reso noto la «licenza di uccidere». Ora c'è da capire che tipo di «protezione» verrà garantita agli uomini che hanno portato a termine le «operazioni sporche» in Italia.

Per il senatore la vicenda non è chiusa. «Troppi misteri, dovrà occuparsene anche il prossimo Parlamento»
Reso noto il testo dell'esposto di Gualtieri contro i giudici romani. «Tutelo le prerogative della Commissione

Il dc Granelli: «Il caso Moro è come Ustica»

«Personale sottratto alle garanzie». Questa la motivazione che ha spinto Gualtieri a inviare un esposto contro i giudici Ionta e Palma che, nell'indagine sull'operazione Delfino, avevano interrogato il segretario della commissione. La lettera, di cui ora è noto il testo, è stata inviata anche al Csm. Il Dc Granelli: «Moro è come il caso Ustica. Bisogna perseverare nella ricerca della verità».

GIANNI CIPRIANI

ROMA. «Tanto segnale per evitare che il personale in forza alla Commissione venga sottratto alle garanzie delle quali gode l'organismo parlamentare». Pacato nel tono ma molto duro nel contenuto. In questo modo il presidente della commissione Stragi, Libero Gualtieri, ha protestato contro le «interferenze» nelle attività della commissione che, a suo avviso, sono state portate a termine dai giudici Franco Ionta e

Francesco Nitto Palma, titolari dell'inchiesta sull'operazione Delfino», nell'ambito della quale era stato anche interrogato Antonio Maresca, funzionario della Camera dei deputati. La lettera di Gualtieri, di cui adesso è noto il testo, è stata inviata nei giorni scorsi ai due presidenti delle Camere, Iotti e Spadolini, al ministro di Grazia e Giustizia, Claudio Martelli, al Procuratore generale presso la Cassazione, Vitto-

rio Sgroi e al Consiglio superiore della Magistratura, che ha già aperto un procedimento.

Il senatore repubblicano ha voluto segnalare quanto era accaduto lo scorso 10 febbraio, quando Ionta e Palma avevano deciso di ascoltare il dirigente della segreteria della Commissione. «Considerando la delicata funzione che il dottor Antonio Maresca è chiamato a svolgere nell'ambito della commissione d'inchiesta parlamentare che è dotata degli stessi poteri dell'autorità giudiziaria e che è tutelata dal segreto quanto agli atti di istruzione e conduzione delle proprie indagini - è scritto nella lettera-esposto - sarebbe stato opportuno indirizzare i quesiti posti al predetto dottor Maresca a me, nella mia qualità di Presidente, e concordare con me le concrete modalità di convocazione ed esame del predetto; ciò in linea peraltro

con il clima di reciproca e utile collaborazione sinora sempre intercorso fra la commissione e gli altri organi dello Stato». Secondo Gualtieri, dunque, i due giudici romani con l'interrogatorio del funzionario della Camera hanno, di fatto, interrotto il clima di «reciproca e utile collaborazione» assumendo un atteggiamento di contrapposizione. A riscaldare ulteriormente il clima ha contribuito inoltre il fatto che a Maresca sono stati chiesti particolari tecnici sul funzionamento interno di San Macuto, come le modalità di registrazione e di protocollo dei documenti.

Alle polemiche sul caso Gladio, con la richiesta di archiviazione della Procura romana e la sottrazione dell'inchiesta ai giudici militari di Padova, che avevano messo sotto accusa sei generali, fanno eco in questi giorni le polemiche sul caso Moro, oggetto di una attenta e circostanziata relazio-

ne preparata da un gruppo di lavoro della Commissione. La verità di Stato è stata messa pesantemente in discussione. Inoltre, molte osservazioni di coloro che sostengono in maniera motivata, come il senatore Flamigni, che l'intera vicenda deve essere riscritta sono state accolte. Tanto è bastato perché alcuni settori del «partito dell'archiviazione» insorgessero. E ieri uno degli estensori della relazione, il senatore democristiano Luigi Granelli, è intervenuto per evidenziare che esiste un parallelismo tra il «mistero» Moro e quello di Ustica. «Per la vicenda Moro siamo in una fase di accertamenti simili a quella della prima Ustica - ha detto - quando si pensava che ormai la magistratura non trovasse più elementi importanti, come invece è accaduto dopo. Il processo Moro quater elenca molti dubbi ma poi, sostanzialmente, conclude che

dopo quattro processi non è più possibile accertare la verità. L'elemento essenziale che abbiamo appurato come gruppo di lavoro è che dagli accertamenti fatti e dagli elementi raccolti risultano problemi tali da richiedere la continuità di una indagine parlamentare nella prossima legislatura. L'elemento maggiore di inefficienza della pubblica amministrazione è stata la mancata individuazione della prigione di Moro».

Mentre molte persone desiderano «ardentemente» che la vicenda deve essere consegnata agli storici, dunque, un autorevole esponente della commissione Stragi sostiene esattamente il contrario, e cioè che le indagini devono continuare. Del resto tutti gli esperti sanno perfettamente che la «verità» che per anni si è tentato di propinare sulla vicenda di Ustica, a paragone, risulta molto più verosimile della «verità» pro-

cessuale sul caso Moro. Dopo molte risposte date nel corso dei vari processi sono particolarmente deboli. Ed adesso non sembra che la magistratura stia indagando la necessaria efficacia per luce sul mistero dei documenti Moro di cui non c'è, ingabbiamente, traccia al Viminale.

Intanto a San Macuto è depositata la prerelazione sul terrorismo in Alto Adige. I senatori Bertoldi, del Pds e Iotti, dei Verdi, hanno evidenziato anni di utilizzo politico dell'estremismo sudtirolese per fini «stabilizzanti». L'Alto Adige fu una specie di laboratorio della strategia della tensione. I due senatori hanno documentato «una costellazione di relazioni a compiti istituzionali, di servizi e di corpi dello Stato ma anche di deviazioni gravissime anche delittuose da compiti».

L'UNITÀ - 29 / 2 / 82

Ustica**C'è un missile
in fondo
al mare?**

■ ROMA. Vide un missile in fondo al mare di Ustica la società francese Ifremer? Fu l'ingegner Massimo Biasi, supervisore al recupero, a fermare l'operazione quando dal minisommersibile «Nautil» un tecnico impegnato nell'opera di esplorazione dei fondali pronunciò in francese la parola «missil»? Questi due interrogativi (ai quali non è stata mai data una risposta), sono ripresi in considerazione dal giornalista Annibale Paloscia nel libro-inchiesta «Ustica: un caso ancora aperto». Il volume, che sarà in edicola con il prossimo numero di «Avvenimenti», è il quinto della serie «Storia dell'Italia dei misteri» confezionata dal settimanale. «La mattina del 22 maggio 1988 - si legge nel libro - il Nautil esplora la profondità del Tirreno alla ricerca dei pezzi del Dc9 dell'Itavia... Sul piccolo sommersibile sono imbarcati due operatori dell'Ifremer. Alle 11,58 appare sul fondo una forma particolare, che potrebbe essere il corpo di un missile. Uno dei due operatori scandisce la parola missile. Dalla registrazione si sente chiaramente la pronuncia francese missil». Qualche cosa, però, a giudicare dalle registrazioni, non va, secondo l'autore «qualcosa è stato tagliato: immagini o parole?». L'esplorazione dei fondali, a 3600 metri riserva, secondo l'autore, un'altra sorpresa: «Alle 13,53 si intravede un'altra classica forma di missile, un trapezio isoscele con un corpo allungato. Alle 14,34 sul nastro scorre l'immagine dello stesso oggetto da un'altra angolazione.

Stragi, dopo l'approvazione della relazione Gualtieri la soddisfazione dei familiari delle vittime di Ustica

Daria Bonfietti: «Adesso tocca ai magistrati»

■ Soddisfazione perchè «la commissione parlamentare stragi ha approvato all'unanimità la relazione conclusiva del presidente Gualtieri» è stata espressa con una dichiarazione dalla presidente dell'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica, Daria Bonfietti. Secondo Bonfietti «la commissione con i suoi pazienti lavori ha dato un contributo importante all'accertamento della verità e ha portato allo scoperto i comportamenti di coloro che all'interno degli apparati dello Stato hanno usato ogni strumento, tradendo il loro ruolo, per impedire che tale verità si facesse strada, le conclusioni approvate dovranno essere attentamente vagliate dal governo e dal nuovo Parlamento per chiedere definitivamente conto di quei comportamenti che all'interno della pubblica amministrazione hanno così a lungo ostacolato la ricerca della verità». «Tale impegno – afferma ancora Daria Bonfietti – diventa ancor più necessario proprio quando alcuni episodi, soprattutto intrusioni negli uffici dei giudici e intimidazioni nei riguardi dei loro collaboratori, possono fare temere che qualcuno stia ancora pensando di poter agire subdolamente e impunemente



Daria Bonfietti

contro la possibilità della verità di farsi luce». «Ora ci attendiamo – ha concluso Daria Bonfietti – che anche i magistrati, che hanno altamente lavorato in questo ultimo scorcio di istruttoria e hanno sentito crescere attorno a loro l'apprezzamento e la solidarietà dell'opinione pubblica, possano ordinare le prove raccolte, interpretare le perizie nello scenario degli avvenimenti di quella tragica notte, e dire quella parola definitiva di verità che attendiamo da dodici lunghi anni».

Quando a gennaio il colonnello Mannucci Benincasa venne coinvolto, fu «rispolverata» una scheda del 1990. Appunti destinati al ministro della Difesa scritti per minimizzare le accuse che erano state rivolte all'ufficiale

Ustica, così il Sismi «giustificò» i depistaggi

Coinvolto nelle inchieste sulle stragi e «giustificato» dal Sismi. Quando a gennaio il colonnello Mannucci Benincasa ha ricevuto l'avviso di garanzia per la tragedia di Ustica, il servizio segreto ha «rispolverato» una scheda preparata nel 1990. Un testo nel quale si minimizzavano tutte le accuse rivolte all'ufficiale. Così il servizio segreto militare ha «contribuito» alla verità sulla sciagura del Dc9.

GIANNI CIPRIANI

■ ROMA. Gennaio 1992: il colonnello del Sismi Federigo Mannucci Benincasa era appena stato raggiunto da una comunicazione giudiziaria, nell'ambito dell'inchiesta su Ustica, e già il servizio segreto militare si era messo in moto. Per dare un contributo alla verità su una delle più gravi tragedie dell'Italia repubblicana? No. Per «rispolverare», nel caso ce ne fosse stato bisogno, una nota del marzo 1990 che doveva

essere utilizzata dal ministro della Difesa per rispondere a un'interrogazione parlamentare, nella quale il Sismi difendeva apertamente l'operato del colonnello e «smontava» tutti gli addebiti che gli erano stati rivolti nel corso degli anni per concludere che non sarebbe stato opportuno prendere provvedimenti amministrativi nei confronti di Benincasa, perché questo avrebbe significato riconoscere implicita-

mente la fondatezza delle accuse. Insomma: non solo l'Aeronautica ha fatto quadrato intorno ai suoi ufficiali imputati per i depistaggi su Ustica. Anche il Sismi, molto più discretamente, si è mosso in questa direzione.

La nota, nel migliore stile dei servizi, è preparata con un sapiente «dosaggio» di parole e riferimenti messi in modo tale da dare, a chi legge, un'impressione fuorviante. Ad esempio, a proposito dell'esistenza di persone che all'interno del Sismi fiancheggiavano la P2, si scrive in modo burocratico che nulla risulta. E si aggiunge che l'unico nominativo appartenente alla Divisione comparso nell'elenco è quello del colonnello Comacchia. Così chi legge può ritenere che nel Sismi ci fosse un solo piduista. Invece il riferimento è solo a una Divisione, non a tutto il servizio. Curiosa, poi, è la spiegazione dell'informativa del 1981 nella

quale Mannucci Benincasa, all'epoca capo centro di Firenze, sosteneva che la strage di Ustica era da considerare un attentato contro il giudice Vincenzo Tricomi, che avrebbe dovuto essere a bordo dell'aereo e che stava indagando sui legami tra Prima Linea e la Libia. Il Sismi, nella nota, sostiene che quella tesi era da considerare verosimile, specificando: per quanto era dato conoscere ad un anno dal disastro. Come se le uniche notizie di cui erano in possesso i nostri 007 fossero quelle di fonte giornalistica.

Altri due passaggi dell'appunto del Sismi «rispolverato» a gennaio sono illuminanti. I rapporti tra Mannucci e il colonnello dell'Aeronautica Umberto Nobili sono descritti come normali contatti tra due persone agiscono in un ambiente di comune interesse operativo. Ma non una parola sulla «qualità» delle operazioni di

comune interesse. Il giudice Giovanni Salvi, nella sua requisitoria sull'omicidio Pecorelli, era stato molto più chiaro: «Le indicazioni anonime di Gelli come mandante dell'omicidio e della motivazione del delitto provengono in realtà da Umberto Nobili e Federigo Mannucci Benincasa, come dagli stessi ammessi. (Nobili 25 gennaio 1988; Mannucci 20 marzo 1988). Il primo è un colonnello appartenente al Sios aeronautica. Il secondo è il responsabile del Centro Sismi di Firenze, successore di Viezzer. "Anonimi istituzionali", dunque, le cui fonti e le cui motivazioni costituiscono un momento di particolare rilievo ai fini dell'accertamento della verità». Di tutto questo nella nota del marzo 1990 non c'è traccia. Come, del resto, si tenta di minimizzare il ruolo che il colonnello avrebbe svolto nei depistaggi sulla strage di Bologna. Mannucci, in particolare,

era stato indicato come «fonte» di alcuni articoli giornalistici che attaccavano i giudici Marino e Persico. Il Sismi cerca di far credere che l'incontro tra i giornalisti che scrissero i servizi e Benincasa (che si presentò sotto il falso nome di Marifredi) avvenne quasi casualmente in un incontro conviviale che si svolse nel 1981 in casa del giudice Aldo Gentile. E precisa: Mannucci non poté rifiutare l'invito del giudice perché sarebbe stata una scortesia mentre in quel periodo, per precisi orientamenti, i rapporti con la magistratura erano caratterizzati da frequenti contatti e collaborazione. Nell'enfasi giustificatoria, quindi, si finisce con il sostenere che, ad eccezione di quel periodo, il Sismi non ha mai collaborato con la magistratura.

Ancora nel 1990 il Sismi tentava di giustificare tutto; sostenendo anche che era inopportuno prendere provvedimenti

amministrativi contro il suo ufficiale definito dal giudice Salvi un «anonimista istituzionale». Poi, nel luglio 1991, Mannucci Benincasa è stato tolto da Firenze e trasferito a Roma per essere messo a disposizione del capo del I reparto. Una formulazione che si usa per le persone «congelate». Come mai? Non si conosce la motivazione. Certo è che il Sismi ha dimostrato di avere «fiuto». Quasi avesse capito, a luglio, che il suo ufficiale sarebbe stato coinvolto a dicembre nell'inchiesta su Ustica. E ieri Mannucci Benincasa ha ricevuto un altro avviso di garanzia nell'ambito dell'inchiesta-bis sulla strage di Bologna. Il Sismi, sicuramente, sarà già allertato. C'è da vedere se verrà nuovamente «rispolverata» la scheda giustificatoria del 1990 o se, questa volta, il Servizio segreto militare cercherà di aiutare in altro modo la giustizia.

Ustica 22 Aprile 92

L'inchiesta sugli attentati

Stragi della stazione e dell'Italicus
I giudici ora mettono a fuoco
le protezioni ed i depistaggi
del periodo che va dal '74 all'82

Negli anni '80 un magistrato
cercò di interrogare l'ufficiale
del Sismi per i contatti avuti
con un latitante neofascista

Dietro le quinte del terrorismo

Il colonnello Mannucci indagato per favoreggiamento

Lunedì 24/4/82

Dalle indagini potrebbe emergere che il colonnello Mannucci Benincasa ha protetto o aiutato alcuni protagonisti della strategia della tensione. Per questo il giudice Leonardo Grassi, titolare delle inchieste «bis» sull'Italicus e sul 2 agosto, ha inviato una comunicazione giudiziaria all'ufficiale che per 18 anni ha diretto il centro Sismi di Firenze. L'inchiesta riguarda un periodo che va dal '74 all'82.

GIÒI MARCUCCI

■ Favoreggiamento di alcuni protagonisti della strategia della tensione negli anni che vanno dal '74 all'82. È l'ipotesi di reato contenuta nella comunicazione giudiziaria che il giudice istruttore Leonardo Grassi, titolare delle indagini «bis» sulle stragi dell'Italicus e del 2 agosto, ha inviato nei giorni scorsi a Federico Mannucci Benincasa, per 18 anni capo del centro Sismi di Firenze, recentemente raggiunto da un'altra comunicazione giudiziaria firmata dai giudici che indagano sulla strage di Ustica.

Gli elementi che hanno

convinto il magistrato a firmare il provvedimento sarebbero emersi da alcuni punti di intersezione tra l'inchiesta romana e quelle bolognesi, piccole e grandi bugie istituzionali, omissioni, veri e propri depistaggi il cui orizzonte occupa quasi un decennio. Su questo sfondo si staglia il centro Sismi di Firenze, l'ufficio che Federico Mannucci ha diretto fino al '91 e il cui numero telefonico veniva indicato da Licio Gelli come uno dei suoi recapiti.

È da quell'ufficio che nel luglio dell'81, un anno dopo la strage di Ustica, parte un'in-



Un'immagine della strage alla stazione di Bologna

formativa il cui scopo apparente è quello di smentire la rivendicazione dei «Nar» diffusa all'indomani del disastro aereo. Il comunicato giunto alla redazione romana del «Corse-ra» affermava che la sera del 27 giugno 80, sul Dc 9 caduto in mare, viaggiava il «nostro camerata» Marco Affatigato, elemento di spicco di «Ordine Nero». In realtà Affatigato era latitante all'estero. Il centro Sismi (CS) di Firenze accenna invece al viaggio a Palermo che un giudice impegnato in inchieste sulla criminalità organizzata aveva programmato per quel giorno e successivamente disdetto. Il documento definisce un «depistaggio» la rivendicazione dei «Nar», ma contiene anticipazioni sulle perizie che solo un anno dopo stabiliscono che ad abbattere l'aereo è stato la «deflagrazione di un ordigno esplosivo». Una conclusione clamorosamente smentita dal recupero del relitto, che farà prevalere l'ipotesi che ad abbattere l'aereo sia stato un mis-

sile lanciato da un aereo durante un'azione di guerra. Il nome di Mannucci Benincasa compare per la prima volta nell'inchiesta sugli attentati ai treni in Toscana e poi nel lungo capitolo dei depistaggi seguiti alla strage del 2 agosto. È Mannucci il fantomatico capitano «Manfredi» che tenta di screditare i giudici che indagano sulla strage alla stazione con clamorose «rivelazioni» a due giornalisti di «Critica Sociale». Dagli atti del processo che dovrà essere rievocato davanti alla Corte d'Assise d'Appello di Bologna risulta che Mannucci negli anni 70 firma l'informativa «Cominform», un documento falso che indica Gelli come agente dei paesi dell'Est e che verrà consegnata al giornalista Mino Pecorelli, assassinato mentre si accinge a pubblicarla.

Non è facile per i giudici occuparsi del colonnello del Sismi. Ci prova negli anni 80 anche il giudice Rosario Minna, che indagando sugli attentati

ai treni in Toscana scopre il latitante nero Augusto Cauchi «è stato interrogato» Mannucci Benincasa. Il magistrato chiede che gli vengano consegnate le cassette con la registrazione della conversazione, il Sismi oppone un «segreto di stato» che il presidente del consiglio Bettino Craxi rifiuterà di togliere.

Per l'inchiesta non è il primo ostacolo. Il 23 gennaio '75 alcuni big del neofascismo toscano stanno per essere catturati grazie alla soffiata di un confidente, che ha anche indicato il luogo in cui è stato nascosto un certo quantitativo di esplosivo. Tra i «catturati» sono Augusto Cauchi, Mario Tuti e Marco Affatigato che però, come lo stesso Tuti ammetterà nel suo memoriale, vengono avvertiti dell'operazione in corso. L'episodio verrà ricordato dal pubblico ministero Libero Mancini nella requisitoria pronunciata nell'88, durante il processo in primo grado per la strage del 2 agosto.

Nel 20° anniversario della scomparsa di
MARIA LANDI

LETTORE

Lo Cupole

Trixie disco
teca



dal 1956 unica gestione

Dc9 di Ustica comincia nuova campagna di recupero

Comincerà nei prossimi giorni la quarta campagna di recupero dei resti del relitto del Dc 9 abbattuto a Ustica il 27 giugno del 1980. La decisione è stata presa dai giudici Rosario Priore, Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli che vogliono recuperare una parte della toilette dell'aereo e alcuni pezzi della parte posteriore del velivolo. Recuperare quei reperti significherebbe poter trovare gli elementi decisivi per poter accantonare una volta per tutte l'ipotesi della bomba, peraltro già esclusa dalle perizie medico legali. L'ipotetica bomba, infatti, potrebbe essere stata messa in quella parte di Dc9. Le ricerche dovevano cominciare ieri, ma c'è stato un rinvio di alcuni giorni determinato dalla concomitanza dell'esercitazione Nato Dragon Hammer, che prevede l'uso di otto navi da guerra.

Parla l'ex capitano Mario Ciancarella l'ultimo testimone dell'inchiesta sull'abbattimento del Dc9 dell'Itavia I rapporti con il generale Tascio, i traffici con la Libia e la strage di Monte Serra del 1977

«Vi racconto le tante Ustica dell'aeronautica»

Le tante Ustica dell'aeronautica militare. Morti ammazzati e senza giustizia, traffici con la Libia, inchieste depistate. L'ultimo supertestimone del giudice Priore si chiama Mario Ciancarella; il magistrato lo ha interrogato due volte e ha acquisito un dettagliato memoriale dall'ex capitano dell'Arma azzurra. Ciancarella racconta la sua storia: dagli scontri con il generale Tascio, alle indagini private su Ustica.

DAL NOSTRO INVIATO

ANTONIO CIPRIANI

■ **LUCCA.** Oggi fa il libraio in piazza San Giusto. Quando venne abbattuto il Dc 9 di Ustica, Mario Ciancarella era invece un giovane capitano dell'aeronautica militare. Nella 46esima aerobrigata di Pisa lo conoscevano tutti: era uno dei leader del Movimento militari democratici ed era, a partire dal 1977, il «nemico giurato» del generale Zeno Tascio. Per Ciancarella raccontare la sua vita, le tensioni e le aspirazioni di quegli anni, è anche riper-

correre un pezzo della storia dei misteri della repubblica. «Il generale Tascio lo conosco bene. — afferma — Ora è accusato di alto tradimento. Io sono stato invece buttato fuori dall'Arma azzurra anche perché a Pisa lo aversavo».

Accusato di insubordinazione, calunnia e diffamazione, Ciancarella fu espulso dall'aeronautica dopo un processo iniziato pochi mesi dopo la strage di Ustica. «Sono vicende che si intrecciano. — aggiunge

— La strage di Monte Serra, quella di Ustica, le truffe che si consumavano all'interno dell'aeronautica, il dominio di Tascio, le vessazioni subite dagli ufficiali che non si piegavano allo stile omertoso dell'aeronautica, poi i procedimenti contro di me e contro l'altro leader del Movimento, Sandro Marcucci». Le indagini che aveva cominciato a fare su Ustica, fin dalle prime ore dopo la caduta del Dc 9, finirono accantonate. «Mi incarcerarono», ricorda ancora con rabbia: «Il 28 giugno del 1980, la mattina dopo la strage mi suonò il telefono: capitano sono il maresciallo Dettori, si ricorda di me? Siamo stati noi a tirare giù quell'aereo». Mario Alberto Dettori, addetto al traffico militare del centro radar di Poggio Ballone per tutta la notte aveva identificato e seguito le tracce aeree. «Io gli chiesi se aveva documenti, lui mi rispose: capitano, qui mi fanno fuori». Dettori non si fece sentire per

quasi un mese, poi, quando venne fuori la notizia della caduta del Mig 23 sulla Sila, a Ciancarella arrivò la seconda telefonata dal radarista di Poggio Ballone: «Capitano, lei voleva avere delle carte sul Dc 9? Io le posso dire: ricontrolli bene gli orari di atterraggio e i missili a guida radar a testata inerte. Io cercai di farmi spiegare, d'altra parte, gli dissi, come faccio a indagare da solo? E lui: di più non posso dire. La sua voce era glaciale. Allora con Marcucci cominciammo a cercare di capire, a cercare di indagare, fino al settembre, quando scattò l'arresto...».

Anni difficili. Tra processi e ricorsi. Poi alla fine l'espulsione dall'Arma azzurra e la messa sotto accusa per l'altro ufficiale che guidava i militari democratici, Sandro Marcucci: «Lo incastrarono...», ricorda l'ex capitano. E Dettori? «Io, una volta espulso dall'aeronautica mi trovai a fare l'operaio, poi finii a fare il libraio a Lucca. Il movimento l'avevano

disarticolato. Una mattina seppi che avevano trovato Dettori impiccato a un albero sul greto di un fiume. L'aeronautica fece quadrato, come sempre, nessuna inchiesta fu avviata, nessuna autopsia. Una morte «strana», come tante altre disseminate lungo l'inchiesta su Ustica. «Con Marcucci seguimmo a indagare, da soli, senza mezzi, ormai ambedue fuori dall'aeronautica. Poi quella morte assurda, l'ennesima morte assurda: Marcucci si è schiantato con il Piper che guidava contro le montagne. Un suo errore, hanno detto. Ma io qualche dubbio ce l'ho. E ora sono rimasto solo davvero, e continuo la mia battaglia per dare giustizia a tutte quelle vittime innocenti. Il magistrato mi ha interrogato già due volte e io ho fornito un memoriale su tutto quello che ha preceduto Ustica e su quello che è venuto dopo. La mia tesi è questa: Ustica è cominciata tanti anni prima, e ancora prose-

gue. Se accadesse oggi, tutto si ripeterebbe come un copione già scritto, perché così è stato in altri casi».

Al giudice Rosario Priore l'ex capitano Ciancarella ha consegnato un lungo memoriale in cui si parla della strage di Monte Serra, le 43 vittime per la caduta di un C 130 vicino a Pisa e dei rapporti stretti tra il generale Tascio, la Siai Marchetti e la Libia. Accuse precise e documentate che aiutano a capire in che clima è maturata la successiva tragedia di Ustica. «Era il 3 marzo del 1977 — racconta Ciancarella — quando precipitò il C 130 con 43 persone a bordo. Subito capii che l'inchiesta era finta. Una manovra per coprire tutto, ogni responsabilità dell'Arma. Ma come, dissi io, abbiamo raccolto i brandelli di quei ragazzi, con le lacrime negli occhi e il cuore spaccato davanti a quello spettacolo di morte. E ora? Quale giustizia avranno quei morti se le indagini sono finte? Quando Tascio

divenne comandante della 46esima aerobrigata lavorò per coprire tutto. Io finii alla sala operativa. Per coprire le responsabilità dell'aeronautica falsificarono un anno di libri di volo».

Ma non erano gli unici falsi. Ciancarella ha scritto per i giudici la storia delle revisioni della Siai Marchetti. «Gli aerei andavano alla revisione e tornavano così come erano, poi stavano sei mesi nelle nostre officine», ricorda l'ex capitano. E aggiunge: «La Siai tramite una società di copertura reclutava piloti per la Libia di Gheddafi. Funzionava così: i migliori sottufficiali venivano mandati in pensione e facevano un corso di preparazione di tre anni, gli ufficiali andavano ad addestrare i libici mettendosi in aspettativa». Ciancarella allarga le braccia. «Un sistema di potere — conclude — che dimostra che i vertici dell'aeronautica hanno seguito una legalità diversa da quella che ho seguito».

Il Resto del Carlino

Ustica, recuperata la parte mancante della fusoliera

ROMA — Dai fondali del mare di Ustica, dove il 27 giugno del 1980 precipitò il Dc9 dell'Itavia, è stata riportata in superficie la parte terminale della fusoliera del velivolo. A ripescare il relitto, lungo tre metri ed alto quasi due, sono stati i tecnici della nave «Sea Mussel», della società inglese Winpol, che per incarico del giudice istruttore Rosario Priore sta da alcuni mesi esplorando nuovamente i fondali.

LUNEDÌ 15 GIUGNO 1992
L'UNITÀ

Una nave e 4 aerei per manifestazione del 27 a Palermo

■ Anche i posti sulla nave di Livorno riservati ai lavoratori bolognesi sono esauriti, dopo quelli dei quattro aerei. Ne restano a disposizione solo in treno. Fino ad ora le prenotazioni superano le settecento. Alle segreterie Cgil Cisl Uil, organizzatrici del «ponte» Bologna-Palermo, continuano a pervenire adesioni, annunci di sottoscrizioni per finanziare il viaggio.

I consiglieri comunali di Galliera versano il corrispettivo del gettone di presenza mentre l'Amministrazione iscrive a bilancio un contributo, così come ha deciso quella di Castel Maggiore. La Federazione Pds di Imola devolve la somma di 400 mila lire. Ulteriori adesioni: i comuni di Medicina, Castenaso, Casalecchio di Reno, Granarolo, Budrio, Crevalcore, S. Giorgio di Piano, Bentivoglio, la Federazione dei circoli aziendali, l'Anpi provinciale, il Comitato onoranze vittime della strage di Marzabotto, i sin-

dacati degli studenti medi Aloucs e degli universitari Atsrevinu, l'Associazione mutilati e invalidi civili, la Confesercenti di Bologna che parteciperà con una delegazione guidata dal segretario aggiunto Otello Ciavatti. Hanno comunicato l'adesione il sindaco di Bologna, Renzo Imbeni, anche a nome dell'Amministrazione comunale, nonché il presidente della Provincia, Lamberto Cotti nome della Giunta d'As-

sociazione familiari dei...
... di Bologna...
... presidente dell'Associazione "parenti vittime della strage di Ustica" (81 morti) ha scritto una lettera di adesione nella quale è detto che «per chi da troppi anni attende una risposta sulla morte del suo caro, Falcone rappresentava una speranza, il simbolo di una magistratura che vuole con determinazione e professionalità continuare ad impegnarsi sulla difficile via della verità».

L'Unità

25/6/92

DODICI ANNI DOPO

Il convegno organizzato dall'Associazione familiari delle vittime sul «dolore civile»
Gualtieri: «Rinnovare la commissione d'inchiesta e prorogare i termini per i giudici»

«Per non dimenticare la strage di Ustica»

Il libro nero della Repubblica deve restare aperto». Così ieri Libero Gualtieri, presidente della commissione d'inchiesta sulle stragi, intervenuto al convegno regionale dal titolo: «Il dolore civile» promosso dall'«Associazione familiari delle vittime di Ustica». Tra gli interventi quello di Luca Caracciolo direttore di Micromega, Nando Dalla Chiesa, Federico Stame e Walter Veltroni.

GIGI MARCUCCI

Il libro nero della Repubblica deve restare aperto, le istituzioni devono impedire che venga messa una pietra sulle stragi. A dirlo è Libero Gualtieri, presidente della commissione d'inchiesta sulle stragi, intervenuto ieri al convegno dal titolo «Il dolore civile» promosso dall'Associazione familiari delle vittime di Ustica a dodici anni dalla tragedia. «Ritengo che ci sia ancora moltissimo lavoro da fare,

non solo per Ustica, ma anche per tutte le altre stragi», ha aggiunto Gualtieri. «Dopo tanti anni», ha spiegato, abbiamo un solo condannato (Vicenzo Vinciguerra, che ha confessato la strage di Peteano ndr), nessun altro colpevole sta pagando. La commissione parlamentare stragi, che scadrà il 2 luglio, deve essere rinnovata al più presto e ritengo che anche l'inchiesta della magistratura su Ustica abbia bisogno di una



Da sinistra Libero Gualtieri, Daria Bonfietti, Nando Dalla Chiesa e Walter Veltroni

proroga, almeno di un anno».

Il convegno, aperto dai saluti del sindaco di Bologna Renzo Imbeni e del presidente della Regione Enrico Boselli, si è occupato, come ha detto Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione parenti strage di Ustica, «della vergognosa necessità dell'esistenza, nel nostro paese, di associazioni come la nostra». «La vicenda di Ustica - ha detto Bonfietti - è un paradigma dell'incapacità delle nostre istituzioni di rappresentare il Paese e di controllare gli apparati dello Stato». «Ma questo Stato esiste davvero?», si è chiesto Luca Caracciolo, direttore responsabile della rivista *Micromega*, aprendo una tavola rotonda a cui hanno partecipato Nando Dalla Chiesa, parlamentare della Rete, il professor Federico Stame, il direttore dell'*Unità* Walter Veltroni e lo stesso Gualtieri.

«Non so se lo Stato non ci sia», ha risposto Veltroni, «ma so però che in occasione di stragi abbia funzionato benissimo nella sua forma deviando organizzando depistaggi e quinamenti delle indagini su alcuni casi con altissimi livelli di professionalità». Il professor Franco Ferrarotti, che con la sua relazione ha aperto i lavori, ha parlato di «un vero e proprio anti-stato che svuota lo stato democratico dall'interno, mina alla base, privatizza il "bene pubblico"». «Non è stata una strage», ha ricordato Gualtieri, «in cui i servizi segreti non siano entrati pesantemente e con effetti dirimpenti nell'inchiesta. Il problema è quello del controllo democratico dei servizi segreti. Abbiamo accertato ad esempio che è stata una struttura come Gladio di cui non è stata comunicata l'esistenza né al Parlamento né all'organo dell'esecutivo competente».

Libero Gualtieri e Walter Veltroni ieri al convegno in Regione

Per non dimenticare la strage di Ustica
Gualtieri: «Proroga per i giudici»

BOLOGNA. «La commissione parlamentare stragi scadrà il 2 luglio, deve essere rinnovata al più presto e ritengo che anche l'inchiesta della magistratura su Ustica abbia bisogno di una proroga, almeno di un anno». Intervenendo al convegno promosso a dodici anni dalla tragedia di Ustica, Libero Gualtieri ha sollecitato le istituzioni a non mettere una pietra sulle stragi. Il «dolore civile» e la memoria dei diritti calpestanti.

A PA



L'UNITA - 27/6/92

Diario di Linda, che perse i genitori a Ustica

■ Caro diario sono felice, oggi è il 20.6.1980 e sono stata promossa. Evviva!!! (ho tredici anni) Mamma e papà sono molto orgogliosi di me, mi hanno promesso da mesi che il loro regalo per la promozione sarà portarmi con loro in Sicilia. Evviva!!! Ce l'ho fatta e non vedo l'ora di fare il mio primo viaggio in aereo, anche per i miei genitori è la prima volta. Oggi ho telefonato a mia cugina a Palermo, le ho detto che fra qualche giorno ci vedremo, anche la nonna è contentissima e non vede l'ora, ed anch'io sono impaziente di fare questo viaggio.

Caro diario oggi 26.6.1980 c'è stato un cambiamento nel programma. La mamma ha detto che siccome non ha trovato posto in aereo, partono solo loro due con la speranza di poter trovare due biglietti, promettendomi un nuovo regalo al ritorno. Uffa!!! Non è giusto! Sono arrabbiatissima! Non voglio un altro regalo. Ho pianto tutto il pomeriggio, ma

le mie lacrime sono servite solo a far partire la mamma molto triste. Le sue parole per consolarmi, sono state: «Tu devi badare alla famiglia perché sei la più giudiziosa».

Uffa! Mamma mi ha tradita, non è stata di parola. Non si fanno promesse se poi non si mantengono, lo voglio il regalo promesso. Voglio volare con mamma e papà.

Oggi 27 sono partiti, nel pomeriggio hanno telefonato per dire che l'aereo partiva in ritardo, volevano parlare con me, ero così arrabbiata che non sono andata al telefono.

Caro diario oggi 28.06.1980 non crederai a quello che ti dirò ora: la mamma e il papà non hanno ancora telefonato per dire che sono arrivati. Qui sono tutti agitati. Non credo a quello che sento, dicono che l'aereo è scomparso!! Nol. Non è possibile, non può succedere niente di brutto ai miei genitori, io sono la piccola di casa. Ma perché a casa nostra c'è sempre il dottore e mi

«Caro diario...». Nell'80 Linda Lachina aveva 13 anni e avrebbe dovuto imbarcarsi con i genitori sul Dc9 abbattuto su Ustica. Non c'era posto. Rimase a terra. I suoi genitori morirono. Un diario nel quale Linda ha annotato tutto: l'ansia, la rabbia, il dolore. «Quella bambina oggi ha 23 anni e non sa che senso dare a questa sua sofferenza». Dal libro «Ustica, la via dell'ombra», a cura di Flaminia Cardini, edito da Sapere 2000.

mandano sempre a comprare la camomilla? Perché i miei fratelli e mia sorella piangono sempre? Perché la tv fa vedere sempre quelle immagini nel mare? Sono tutte finte, come dice sempre la mamma! Se potessi sentirla al telefono la mamma: mi tranquillizzerebbe.

Mi sento morire. I miei fratelli sono partiti a cercare mamma e papà. Sono due giorni che tengo le dita incrociate, qui sono tutti disperati, ma io no, perché so che mamma e papà torneranno molto presto.

C'è un via vai di parenti, amici che ci opprimono, piangono. Non sanno che lo fanno inutilmente, perché non è vero niente, mamma e papà torneranno da me, perché non lascerebbero mai la propria piccola qui sola. I miei genitori mi vogliono troppo bene per abbandonarmi. Tornate presto vi prego.

Caro diario mi stanno facendo credere a questa realtà, ma io tengo forte le mie dita incrociate, quello che sto passando non te lo so descrivere. Mi riempio di pizzicotti per svegliarmi da questo incubo

che non finisce mai. Papà, mamma dove siete andati a finire? Perché mi lasciate così sola...

In famiglia c'è tensione, non so più se chiamarla famiglia, ora non è rimasto niente della mia meravigliosa famiglia. Solo il dolore regna fra noi e fa continuare i nostri giorni.

Oh Dio che cosa sta succedendo a noi tutti? Perché hai voluto questo? Chi ha voluto e permesso tutto questo? Perché delle persone fanno queste cattiverie? Perché devono esistere questi sbagli e far soffrire così la gente?

Caro diario oggi sono andata nella casa dove ero così felice con i miei genitori, è così vuota, spoglia, lugubre ed ho cominciato a sognare ad occhi aperti. Vedo mamma e papà scendere dall'autobus con delle grandi valige, entrare in casa, salire le scale ed io precipitarmi ad abbracciarli! Oh Signore ti ringrazio!! Non mi stacco più da loro, non mi

voglio più svegliare, portatemi via con voi vi prego.

Ho pianto tanto, tanto, urlato più forte che potevo, avrei voluto farli scendere da quel maledetto aereo che me li aveva portati via. Sono stanca, nauseata, ho paura che impazzirò o forse pazza lo sono già. Vorrei farla finita. Mamma, papà perché non mi avete portato via con voi? Io non riesco più a vivere!

Caro diario sono strastufa, non ce la faccio più, ora ti saluto, vado a dormire, spero che i miei sogni mi portino via con loro.

Anno 1990. Da quel triste momento di dieci anni fa tutti mi hanno sempre detto che ero fortunata ad essere così piccola e che quindi non soffrivo più di tanto, ma non sanno che quando la speranza muore la vita non ha più senso.

Quella bambina è cresciuta, ora ha ventitré anni, ed ancora non sa che senso dare a questa sua sofferenza.

Ustica

29/6/82

Nuove, clamorose rivelazioni
sulla tragedia di 12 anni fa
in cui morirono 81 persone
Una registrazione telefonica

Conversazione tra i centri-radar
di Ciampino e Grosseto:
«Un F104 appiccicato all'aereo»
La presenza americana

Ustica, scenario di guerra Due caccia vicini al Dc9

Due caccia, la sera del 27 giugno 1980, nel cielo di Ustica: un Phantom (statunitense) e un F104 (italiano o statunitense). La portaerei «Saratoga» che non era a Napoli. Dodici anni di menzogne spazzate via dalla registrazione di una conversazione fra tre ufficiali dei centri-radar di Livorno e di Ciampino. La conversazione avvenne un'ora e 4 minuti dopo l'esplosione del Dc9, in cui morirono 81 persone.

GIAMPAOLO TUCCI

■ ROMA. È la sera del 27 giugno 1980, un'ora e quattro minuti prima un DC9 è esploso nel cielo di Ustica, 81 persone a bordo, 81 morti, ed ecco tre voci, le voci di tre ufficiali, due dal centro-radar di Ciampino, una da quello di Livorno: «Gli americani... la portaerei... il caccia... il Phantom... l'F104 "appiccicato" all'aereo...». Parole che danno i brividi. Parole che ci fanno capire quante miserabili menzogne, per dodici anni, siano state dette dalle autorità italiane e statunitensi. Quelle voci emergono ora da una lunga notte. Decodificate e trascritte dai periti del giudice Priore, ci dicono cose che i vertici politici e militari hanno sempre negato: c'era una presenza americana nella zona del disastro; ci fu uno scenario di guerra nel cielo di Ustica.

La conversazione fra i tre ufficiali doveva restare segreto: «Questo è un discorso che

si deve fermare qui». Non si è fermato lì. È finito, come sottofondo, nella registrazione di una telefonata. «Rumori» che potevano essere ignorati, e non lo sono stati. Adesso quei «rumori», isolati e ripuliti, raccontano. E il racconto è davvero diverso dalla versione «ufficiale». Secondo essa, infatti, il cielo di Ustica, quella sera, era vuoto. Solo il Dc9. Esploso o caduto: non si sa il perché. C'era una portaerei statunitense, la Saratoga, in zona? No, la Saratoga era a Napoli. I suoi radar hanno registrato qualcosa? No, erano spenti. E i radar dei centri vicini al luogo del disastro? Spenti anch'essi, per un'esercitazione.

Opposta la versione dei periti di parte civile (i familiari delle vittime), che si fonda, tra le altre cose, su un tracciato-radar di Ciampino: c'era un notevole «traffico» in quella fetta di cielo. C'era una portaerei americana.

C'erano aerei americani. Aerei americani che inseguivano un caccia libico. O chissà che altro. Ipotesi: il Dc9 è stato colpito da un missile.

La conversazione fra i tre ufficiali (non ancora identificati: Mario, Grosseto; x e x1, Ciampino) conferma buona parte di questa seconda versione. Due aerei (il caccia americano Phantom e il caccia italiano F104), oltre al Dc9. La portaerei Saratoga che non è a Napoli.

Mario: *Ascoltarmi bene, io sono il tizio su un Phantom, non a far confusione, con un Phantom che qua si prende e si distanzia, tu ti distanzi da questo traffico e via...*

X1: *Il Phantom si va a mettere...*

Mario: *Anche se è, avranno già chiuso tutto eh.*

X1: *... mi ricordo quando si facevano 'ste indagini... quelli poi so' americani.*

X: *... anche se... se è americano non c'è possibilità, l'F104 (appiccicato) all'aereo...*

X: *Io so, quello è un 104, deve sta' giù, vengo, via, boom...*

Mario: *è un Phantom.*

X: *c'era un Phantom, lo vedevo lì solamente, c'era.*

X: *vabbè, che c'entra, poi... solo che, per esempio, ti arriva un Phantom, devi intercettare un Phantom, innal-*

zo la prua, sistemi tutto quanto, devi dare conto al...

Mario: *qui il discorso è... dove sta la portaerei... Dicono che la portaerei non ce l'hanno trovata... Dicono che là nella rada non ce l'hanno trovata...*

Spezzoni di dialogo. Frammenti. Non è chiaro se alcune frasi si riferiscano alla situazione specifica, se offrano elementi di fatto, dati concreti, o siano soltanto «ipotesi tecniche» su come potrebbero essere andate le cose. Di sicuro, c'è che i tre ufficiali descrivono un vero e proprio scenario di guerra.

E il missile: un missile ha colpito il DC9? La registrazione telefonica non offre, al riguardo, nuovi elementi. Secondo indiscrezioni, i periti del giudice Priore non avrebbero individuato, all'interno del DC9, tracce di esplosivo caratteristiche delle testate da guerra montate su missili in dotazione ad aerei o portaerei. Sarebbero state rinvenute, invece, tracce di esplosivo «Tnt» e «T4». Provocate da un'esplosione interna (bomba)? Oppure residui di un missile?

Si spera che l'inchiesta fornisca risposte chiare, definitive. Una cosa, per il momento, ha già detto: l'intero stato maggiore dell'Aeronautica militare, in carica all'epoca dei fatti, ha mentito e depistato le indagini.

Nonostante le novità emerse nell'inchiesta sull'abbattimento del Dc9 dell'Itavia gli Usa continuano a negare responsabilità al Pentagono: «Niente da commentare»

Le registrazioni che ora ha il giudice Priore dimostrano che quella sera ci fu battaglia Luttwak: «Se ogni giornalista versasse una lira per ogni riga che spreca...»

Ustica, silenzio a stelle e strisce

Dal Pentagono nessuna reazione, mentre Edward Luttwak, il consulente del Dipartimento di Stato Usa e teorico dei «golpe», si affanna a spiegare che è «impossibile coprire un errore». Le nuove rivelazioni sulla strage di Ustica fanno emergere le responsabilità degli Usa e la «sovranità limitata» italiana. Il giudice Rosario Priore ha in mano altre «carte» che potrebbero determinare una svolta nell'inchiesta.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. Gli Stati Uniti, imperterriti, continuano a negare. Da dieci anni sostengono, contro ogni evidenza, che la sera del 27 giugno del 1980, quando il Dc9 dell'Itavia venne abbattuto a Ustica, non c'erano aerei Usa in volo nella zona della strage e la portaerei Saratoga era alla rada nel porto di Napoli con il radar, naturalmente, spento. Hanno negato per dodici anni e hanno continuato nella loro linea anche ieri, nonostante le nuove e agghiaccianti prove raccolte dai giudici che stanno indagando sulla tragedia. Registrazioni di una conversazione tra tre militari che nella torre di controllo della base di Grosseto, due ore dopo la strage, parlano della presenza di aerei Phantom, di F104 e di una portaerei che non è stata trovata nella rada. Un dialogo registrato quasi casualmente che mette ulteriormente «a fuoco» le conversazioni effettuate quel 27 giugno tra gli operatori di alcuni centri radar - rese note da molto tempo - che parlavano di un «intenso traffico aereo» di velivoli Usa e di una portaerei che doveva trovarsi in mare aperto.

Ieri al Pentagono un ufficiale di turno si è limitato a dire che gli Usa non sono stati ancora informati della presenza del

Phantom nel cielo di Ustica. «Non abbiamo ricevuto alcuna comunicazione - ha detto il portavoce - e, essendo domenica, non c'è nessuno che possa fare commenti». Vedremo oggi. Chi invece ha parlato è stato Edward Luttwak, consulente del dipartimento di Stato americano, teorico dei «golpe» e, negli anni «caldi», autore di un illuminante libro intitolato «Strategia per un colpo di Stato». A Rimini per partecipare alle «giornate Pio Manzù», Luttwak si è lasciato andare ad affermazioni di dubbio gusto. «Ustica? Nun saccio», ha detto. Poi ha proseguito: «Se ogni giornalista italiano versasse una lira per ogni riga che scrive su Ustica si potrebbe creare un centro di ricerche sulla strage di Ustica e fra cento anni potremmo avere una risposta. L'unica cosa che si sa è che i missili aria-aria della sesta flotta sono molto cari e vengono tutti registrati: si è sempre saputo quanti sono, dove sono e quelli che vengono sparati e non si è mai trovato un missile mancante. I missili nave-aria sono molto grandi. Se ne fosse stato sparato uno per per errore ci sarebbero stati 600 marinai ad averlo visto. Quindi nell'ambito del conoscibile non c'è nulla; nell'ambito del romanzo tutto è possibile». Lutt-

wack, così critico verso la stampa, deve aver dimenticato che la tragedia di Ustica non è stata dimenticata grazie anche alla determinazione dei familiari delle vittime e al lavoro dei giornalisti. Basterebbe poi che i suoi capi del dipartimento di Stato si decidessero a raccontare la verità per evitare «collette» o attese di cento anni. La verità è che la attuale dirigenza degli Stati Uniti è ancora in gran parte la stessa del 1980, quando a Washington erano di casa personaggi come Gelli e Pazienza. Chi con l'arroganza «imperiale» ha oscurato la verità è ancora nelle «stanze dei bottoni» e cerca di impedire che i familiari delle 81 vittime sappiano come e perché sono stati uccisi i loro cari. Nel 1980 c'erano Reagan e Bush. Oggi c'è ancora Bush e nell'amministrazione ci sono ancora molti funzionari responsabili e complici di questa ver-

gogna internazionale di Ustica.

Dalla registrazione della conversazione di Mario, Sandro e Nicola, i tre militari che un'ora dopo la strage parlavano nella torre di controllo di Grosseto ci sono molti elementi interessanti. Parole che lasciano intuire la presenza di un Phantom americano e di F104 della nostra Aeronautica che si erano levati in volo per intercettarlo. Il Mario che parla potrebbe essere Mario Naldini, il pilota delle frecce tricolori morto a Ramstein e che la sera del 27 giugno era in volo a bordo di un F104 non si sa se prima o durante la tragedia. Oppure potrebbe trattarsi del maresciallo Alberto Mario Dettori, radarista quella sera in servizio a Poggio Ballone che quella notte stessa, rientrando a casa, disse che si era sfiorata la terza guerra mondiale. Dettori è poi morto suicida o, forse, è stato

«suicidato».

C'è di più: le conversazioni recuperate dopo 12 anni «condannano» anche il governo italiano dell'epoca. Un governo a «sovranità limitata» alla mercé degli Stati Uniti. Uno dei militari dice: «Qui poi il governo quando so' americani non valgono un cazzo». Quella sera, come emerge dalle registrazioni, molti militari dei centri radar avevano immediatamente capito che gli americani c'entravano con l'abbattimento del Dc9 dell'Itavia. Ma poi non si fece nulla. Perché gli americani non si potevano toccare; dagli americani non potevamo pretendere spiegazioni. Capo di quel governo che, per usare un eufemismo, non valeva nulla era Francesco Cossiga, già ministro dell'Interno durante il caso Moro, tragedia nazionale nel corso della quale, è ormai documentato, le interferenze degli Usa furono notevoli.

La strage di Ustica. Colloquio con Daria Bonfietti, presidente dell'associazione familiari delle vittime. «Una vittoria morale»
Dopo le nuove rivelazioni Amato «mantenga il vecchio impegno di aprire i cassetti e finalmente dica al paese cosa successe»

«L'Italia chieda anche agli alleati la verità»

«Il muro di gomma si sta sgretolando, ma su Ustica vogliamo tutta la verità, la pretendiamo». Daria Bonfietti, che sull'aereo diretto a Palermo perse il fratello Alberto, racconta perché ha costruito l'associazione familiari delle vittime. «Per cinque anni io e mio padre spegnevamo anche la televisione, se parlava di Ustica, poi...». Al presidente Amato chiede di sapere «chi sono quei tre che parlavano via radio».

DALLA NOSTRA REDAZIONE

JENNER MELETTI

■ BOLOGNA. «Moralmente abbiamo già vinto: gli italiani sanno cos'è successo ad Ustica, e credo che lo sappiano anche i giudici». Daria Bonfietti, 47 anni, è nel suo appartamento alla Bolognina, in una palazzina dietro le «case Fanfani» costruite negli anni '50. «Abitavamo tutti qui, ora sono sola». Parti da qui, per prendere l'aereo per Palermo, anche il fratello «grande», Alberto, che era sposato a Venezia ed aveva una bambina di sette anni, Silvia. «Mio fratello ed io eravamo gente che ha sempre pensato che è il caso di intervenire sempre e comunque rispetto alla società che abbiamo di fronte; gente che non vuole accettare l'ineluttabile. Eravamo giovani che volevano rendere migliore questo sistema, non essere passivi, non accettare aberrazioni. È per

questo che sono riuscita a costruire l'associazione dei familiari delle vittime di Ustica».

Alberto, 37 anni, nel 1980 lavorava per «Lotta continua», era «un compagno a tempo pieno», e per vivere faceva anche il portiere di notte. La sua bambina era con la madre, in vacanza in Sicilia, e lui voleva raggiungerla almeno il 29 giugno, compleanno della piccola. «Era il mio fratello grande; tomava dalle riunioni e spiegava tutto ai genitori: abbiamo discusso di questo e di quello, abbiamo deciso questo e quello. È venuto a trovarci e prima di prendere l'aereo si è ammalato. Tre giorni con una gran tosse e la febbre. Il biglietto l'ho comprato io, a mezzogiorno di quel venerdì 27 giugno 1980. Al pomeriggio venne un temporale, l'aereo partì in ritardo. Non ho saputo nulla fi-

no all'una di notte, quando rientrata a casa ho ricevuto una telefonata da un'amica di Venezia. «Alberto ha preso l'aereo?», mi chiedeva. «Sì, l'ha preso perché?». «La televisione ha detto che quell'aereo è disperso?». «Ma cosa vuol dire disperso?».

Il corpo non viene trovato. Il 20 luglio viene aggiunta una piccola fotografia sulla lapide della madre, morta cinque anni prima. Al cimitero di Bologna arrivano tanti dirigenti di «Lotta continua». In casa restano Daria Bonfietti (si è laureata in Scienze politiche, insegna in una scuola serale del Comune) ed il padre. «Non si parlava mai di Alberto. Non era dimenticato, ma sospeso. Le poche volte che la televisione parlava di Ustica, mio padre spegneva, senza dire nulla». La professoressa cambia anche scuola, va alle «Aldini Valeriani». «Non volevo incontrare chi mi conosceva troppo bene, non volevo pacche sulle spalle».

Il padre muore nel 1985. «Fino a quella data non riuscivo a pensare ad Alberto in un modo diverso da quello del dolore. Poi ho capito che volevo delle risposte, e che le volevo dalle istituzioni che non avevano fatto nulla per conoscere la

verità». C'erano già le Associazioni dei familiari delle vittime del 2 agosto, c'era l'associazione di coloro che avevano perso i loro cari sul treno di Natale. Ma i nostri erano morti, ufficialmente, in un incidente aereo; erano vittime di «una tragica ovvietà» come mi avrebbe detto poi, nel 1990, il Presidente Cossiga.

«Io gli altri familiari nemmeno li conoscevo. Ho mandato una lettera a tutti, ho detto quello che volevo fare. Tanti si sono fatti vivi, e nel 1988 è nata l'associazione. Il nostro modo di lavorare è semplice: sappiamo che gli altri sono bravi a nascondere la verità, e noi dobbiamo essere professionalmente più bravi di loro. Qualche risultato è arrivato, ed il muro di gomma si sta sgretolando. Ci sono tanti che vogliono tenerlo in piedi, ma si fanno passi in avanti. Anche i passettini sono utili, è utile che qualcuno cominci a pagare».

È per questo che, dopo la rivelazione che quella notte nel cielo di Ustica volava anche un «Phantom», e che tre ufficiali parlavano di altri due caccia e di una portaerei, Daria Bonfietti chiede che il governo faccia la sua parte. «Il Presidente Amato deve dire al Parlamento chi sono quei tre personaggi che parlavano alla radio, deve

impegnarsi perché gli altri Paesi dicano tutto su quella notte, con una forte iniziativa internazionale. Amato si era impegnato con noi a scoprire la verità, «ad aprire i cassetti», quando era sottosegretario. Ora è presidente del Consiglio».

A scuola Daria Bonfietti insegna «economia e diritto». «Se i ragazzi me lo chiedono, perché magari mi hanno visto in tv, parlo anche di Ustica. Ma il discorso serve anche a spiegare il ruolo delle istituzioni: par-

lo del Parlamento e della magistratura, spiego cos'è il governo e che ruolo ha il Csm». Ogni giorno c'è un impegno, per il presidente dell'Associazione familiari. «Ripensamenti non ne ho. Credo che sia necessario che la gente capisca che le verità non sono impossibili. Noi ci siamo dati da fare per ricostruire la verità, ed anche per togliere alibi a chi questa verità deve accertarla. Ognuno ha strumenti propri: che li usi, senza coprirsi dicendo che ci sono complotti ineluttabili ed indecifrabili. La verità esiste: quell'aereo è caduto, i nostri cari non ci sono più. La logica vuole che ci sia la possibilità di arrivare a sapere perché. Sappiamo quasi tutto di quanto è successo immediatamente «dopo» la caduta dell'aereo. Sappiamo di certo che i vertici dell'Aeronautica hanno depistato e che qualcuno ha deciso che «non si doveva sapere» quanto era avvenuto. Adesso vogliamo avere un quadro preciso, conoscere tutto. La verità la pretendiamo».

24/10/92

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

E nelle scuole arriva la guerra del Golfo secondo l'Aeronautica

GIAMPAOLO TUCCI

ROMA. Che imparino la storia, i nostri ragazzi: agosto '90-marzo '91, gli iracheni sono tutti cattivi, gli americani proprio dei santi, le donne italiane scrivono lettere d'amore ai piloti eroi del cielo, nelle piazze di Roma e di Milano la gente inneggia, urla e quasi canta: «Ammazzatelo, quel Saddam». E noi, occidentali ubbidienti e veramente giusti, andiamo gliele suoniamo e tomiamo. Benedetta, è stata la guerra del golfo.

L'Aeronautica militare sta diffondendo, in tutte le scuole d'Italia, un libricolo, si chiama diario azzurro '91-'92. Diario curioso, autorevole: contiene un'introduzione di tredici pagine, e una prefazione del generale Stelio Nardini, capo di stato maggiore. In queste tredici pagine ritmate come colpi di tamburo, vengono magicamente sintetizzati sette tragici mesi. Capitolei brevi ed efficaci, un punger frenetico d'api, un crescendo singhiozzante, un'epopea che sfocia nel ori-

morti iracheni non compaiono, le cifre di sangue vengono taciute, sembrano bombardamenti astratti, come sul video di un computer.

Il tempo vola, e la missione si compie. *Missione compiuta...* «Il 28 febbraio 1991, dopo 100 ore di attacchi da parte delle forze terrestri della coalizione internazionale, le forze irachene, fiaccate (i, ndr) da oltre 100.000 incursioni aeree, abbandonavano il Kuwait, ritirandosi verso Nord...» Dove sono finiti i soldati iracheni sepolti vivi nelle trincee di sabbia? No, gli iracheni non muoiono, loro compiono solo disastri: «Una guerra breve ma disastrosa sotto il profilo ecologico, per l'incendio dei pozzi petroliferi effettuato dai soldati iracheni...». Ecco, fuggicissimi, il maggiore Bellini e il capitano Coccione: «L'Italia tira un sospiro di sollievo quando si sa che sono ancora vivi...». Erano in pericolo di vita? E dove, e quando? Vuol vedere che gli iracheni li avevano imprigionati e torturati?

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 Arnaldo 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, Arnaldo 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 richiesta grossesca che sfiora il ridicolo, soprattutto in virtù del fatto che, sulla strage di Ustica, i veri colpevoli sono impuniti da undici anni.

Fucilate davanti a casa

Killer tentano d'uccidere

Milano, sgomberato accampamento

Il ministro della Difesa invita gli Usa a collaborare e a rompere il muro del silenzio
Ieri sera un incontro con Dick Cheney per sollecitare «disponibilità completa a collaborare»

«Gli americani sanno»

Andò chiede la verità su Ustica

Dodici anni di menzogne. Questa volta, a dirlo, seppure implicitamente, è il ministro della Difesa, Salvo Andò: «Ritengo che il governo statunitense abbia qualcosa da dire o da dare agli inquirenti in merito alla vicenda di Ustica». Il ministro ha chiesto a Dick Cheney, segretario americano alla Difesa, «disponibilità completa a collaborare». Gli Stati Uniti sanno. E, se sanno, hanno mentito per dodici anni.

GIAMPAOLO TUCCI

■ ROMA. «Ritengo che il governo statunitense abbia qualcosa da dire e da dare agli inquirenti in merito alla vicenda di Ustica». Ha parlato così, ieri, il ministro della Difesa Salvo Andò. E si tratta di un'«ammissione» clamorosa. I nostri vertici politici e militari hanno taciuto, mentito, depistato, per dodici anni: gli Stati Uniti sapevano, sanno. Sanno «qualcosa» su quello che è successo la sera del 27 giugno 1980, quando nel cielo di Ustica esplose il DC9 Itavia e morirono 81 persone. Andò, ieri sera, si è incontrato con Dick Cheney, se-

gretario americano alla Difesa, per sollecitare «disponibilità completa a collaborare». Perché solo ora? L'iniziativa si giustifica con le novità emerse, una settimana fa, nell'inchiesta sulla tragedia? Per dodici anni, i governi italiano e statunitense non hanno fatto niente per favorire l'accertamento della verità. Silenzi, menzogne e depistaggi, appunto. Gli Stati Uniti hanno sempre negato la loro presenza nella zona della tragedia. Ma questa versione si è ormai definitivamente sbriciolata.

Il responsabile della Difesa ha chiesto a Dick Cheney «disponibilità a collaborare» per arrivare alla verità sull'esplosione del Dc9 in cui, dodici anni fa, morirono 81 persone

Un'iniziativa personale o forse una svolta nell'atteggiamento del nostro esecutivo dopo le novità emerse nei giorni scorsi? In una registrazione si parla di «americani»

Ustica: gli Usa hanno qualcosa da dire

Per il ministro Salvo Andò il governo statunitense deve parlare

Ieri, il ministro della Difesa, Salvo Andò, ha detto: «Ritengo che il governo statunitense abbia qualcosa da dire e da dare agli inquirenti in merito alla vicenda di Ustica». Il ministro ha chiesto a Dick Cheney, segretario americano alla Difesa, «disponibilità completa a collaborare». Questo avviene dodici anni dopo l'esplosione del DC9 Itavia, in cui morirono 81 persone: dodici anni di menzogne.

GIAMPAOLO TUCCI

■ ROMA. La sera del 27 giugno 1980 un aereo esplose nel cielo di Ustica; morirono 81 persone. Ieri, e sono passati dodici anni, il ministro della Difesa, Salvo Andò, ha detto: «Ritengo che il governo statunitense abbia qualcosa da dire e da dare agli inquirenti in merito alla vicenda di Ustica».

Queste parole rappresentano - come dire? - una svolta clamorosa. Il ministro Salvo Andò ha implicitamente ammesso che i familiari delle vittime hanno subito dodici anni di miserabili menzogne: per dodici anni, i governi italiano e americano hanno finto di non sapere, di non sentire e di non vedere. C'erano «caccia» statuni-

tensi vicino al DC9? Ma no, figuriamoci. C'era la portaerei Saratoga in zona? No, la portaerei era in rada, a Napoli. C'è stato uno scenario di guerra, quella sera? Il DC9 è stato colpito, «per errore», da un missile? Via, che dite, non risulta...

Ieri, il ministro Andò, dopo aver pronunciato quella frase, ha chiesto a Dick Cheney, segretario americano alla Difesa, «una disponibilità completa a collaborare». Chiediamo soltanto ora «una disponibilità completa a collaborare»? Soltanto ora ci mettiamo a cercare, a «sollecitare» la verità? I precedenti ministri della Difesa che cosa hanno fatto, quali iniziati-

ve hanno preso?

Evidentemente, questa «svolta» nell'atteggiamento del nostro governo (oppure è un'iniziativa isolata di Andò?) è stata influenzata dalle novità che, nell'inchiesta sulla «strage», sono emerse una settimana fa. Quando è stato finalmente reso noto il contenuto di una conversazione fra tre ufficiali del centro-radar di Livorno, conversazione svoltasi dodici anni fa, due ore dopo l'esplosione. Quelle tre voci confermano, in buona sostanza, le agghiaccianti ipotesi che, per anni e anni, sono state fatte dai periti di parte civile (i familiari delle vittime) e da alcuni giornalisti.

La conversazione doveva restare segreta: «Questo è un discorso che si deve fermare qui». Non si è fermato lì. È finito, come sottofondo, nella registrazione di una telefonata. Spezzoni di dialogo. Frammenti. Non è chiaro se si riferiscano alla situazione specifica, se offrano elementi di fatto, dati concreti, o siano soltanto «ipotesi tecniche» su come potrebbero essere andate le cose. Di sicuro, c'è che i tre ufficiali de-

scrivono un vero e proprio scenario di guerra.

Si parla di un F104 (caccia italiano) e di un Phantom (caccia statunitense). Si dice: «... l'F104 appiccicato all'aereo (il DC9? ndr.)». «... Vengo... via... boom...». Si nomina la portaerei, «che non è stata trovata in rada», cioè a Napoli, e dunque era altrove: «Dicono che la portaerei, dicono che la portaerei non ce l'hanno trovata, dicono che là nella rada non c'era...». E, soprattutto, vengono nominati gli «americani». Un ufficiale: «... Qui poi il governo, quando so' americani, non valgono un cazzo... mi ricordo quando si facevano 'ste indagini, quelli poi so' americani...».

L'iniziativa del ministro Andò sembra confermare il colorito giudizio dell'ufficiale. Le cose, forse, cambieranno. Naturalmente, il ministro della Difesa sa bene che analoga richiesta di collaborazione va fatta ai nostri vertici militari e politici. I primi, come ha dimostrato l'inchiesta, hanno mentito e depistato. I secondi hanno mentito o taciuto.

Il responsabile della Difesa ha chiesto a Dick Cheney «disponibilità a collaborare» per arrivare alla verità sull'esplosione del Dc9 in cui, dodici anni fa, morirono 81 persone

Un'iniziativa personale o forse una svolta nell'atteggiamento del nostro esecutivo dopo le novità emerse nei giorni scorsi? In una registrazione si parla di «americani»

Ustica: gli Usa hanno qualcosa da dire

Per il ministro Salvo Andò il governo statunitense deve parlare

Ieri, il ministro della Difesa, Salvo Andò, ha detto: «Ritengo che il governo statunitense abbia qualcosa da dire e da dare agli inquirenti in merito alla vicenda di Ustica». Il ministro ha chiesto a Dick Cheney, segretario americano alla Difesa, «disponibilità completa a collaborare». Questo avviene dodici anni dopo l'esplosione del DC9 Itavia, in cui morirono 81 persone: dodici anni di menzogne.

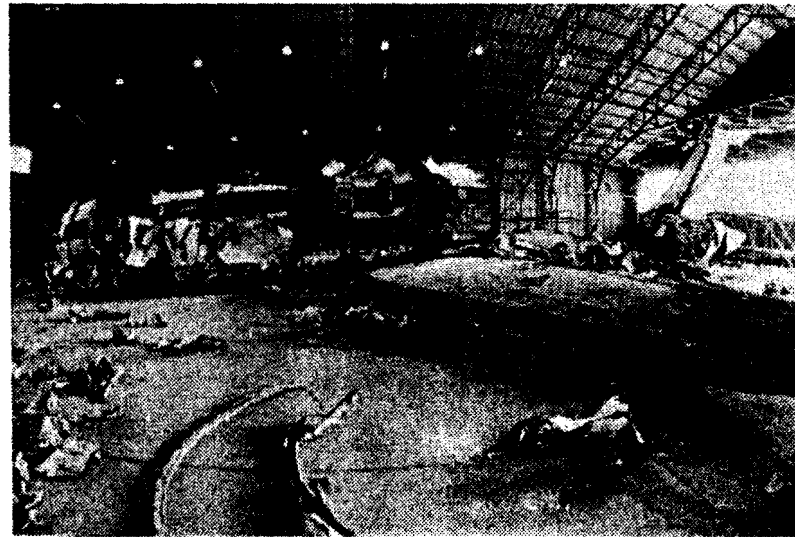
GIAMPAOLO TUCCI

ROMA. La sera del 27 giugno 1980 un aereo esplose nel cielo di Ustica; morirono 81 persone. Ieri, e sono passati dodici anni, il ministro della Difesa, Salvo Andò, ha detto: «Ritengo che il governo statunitense abbia qualcosa da dire e da dare agli inquirenti in merito alla vicenda di Ustica».

Queste parole rappresentano — come dire? — una svolta clamorosa. Il ministro Salvo Andò ha implicitamente ammesso che i familiari delle vittime hanno subito dodici anni di miserabili menzogne: per dodici anni, i governi italiano e americano hanno finto di non sapere, di non sentire e di non vedere. C'erano «caccia» statuni-

tensi vicino al DC9? Ma no, figuriamoci. C'era la portaerei Saratoga in zona? No, la portaerei era in rada, a Napoli. C'è stato uno scenario di guerra, quella sera? Il DC9 è stato colpito, «per errore», da un missile? Via, che dite, non risulta...

Ieri, il ministro Andò, dopo aver pronunciato quella frase, ha chiesto a Dick Cheney, segretario americano alla Difesa, «una disponibilità completa a collaborare». Chiediamo soltanto ora «una disponibilità completa a collaborare»? Soltanto ora ci mettiamo a cercare, a «sollecitare» la verità? I precedenti ministri della Difesa che cosa hanno fatto, quali iniziati-



I resti del Dc9 dell'Itavia abbattuto ad Ustica. Sopra il ministro della Difesa Salvo Andò

ve hanno preso?

Evidentemente, questa «svolta» nell'atteggiamento del nostro governo (oppure è un'iniziativa isolata di Andò?) è stata influenzata dalle novità che, nell'inchiesta sulla «strage», sono emerse una settimana fa. Quando è

stato finalmente reso noto il contenuto di una conversazione fra tre ufficiali del centro-radar di Livorno, conversazione svoltasi dodici anni fa, due ore dopo l'esplosione. Quelle tre voci confermano, in buona sostanza, le agghiaccianti ipotesi che, per anni e anni, sono state

fatte dai periti di parte civile (i familiari delle vittime) e da alcuni giornalisti.

La conversazione doveva restare segreta: «Questo è un discorso che si deve fermare qui». Non si è fermato lì. È finito, come sottofondo, nella registrazione di una telefo-

nata. Spezzoni di dialogo. Frammenti. Non è chiaro se si riferiscano alla situazione specifica, se offrano elementi di fatto, dati concreti, o siano soltanto «ipotesi tecniche» su come potrebbero essere andate le cose. Di sicuro, c'è che i tre ufficiali de-

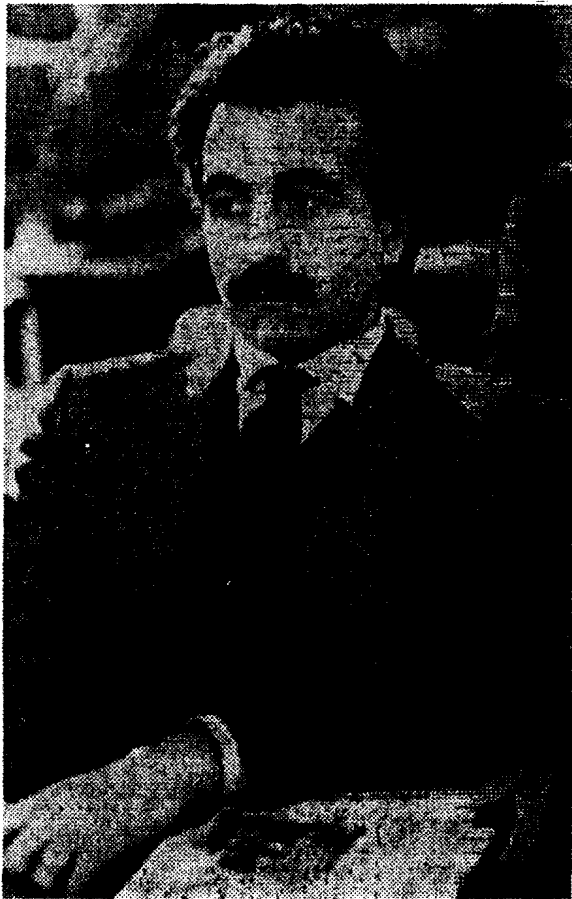
scrivono un vero e proprio scenario di guerra.

Si parla di un F104 (caccia italiano) e di un Phantom (caccia statunitense). Si dice: «... l'F104 appiccicato all'aereo (il DC9? ndr.)», «... Vengo... via... boom...». Si nomina la portaerei, «che non è stata trovata in rada», cioè a Napoli, e dunque era altrove: «Dicono che la portaerei, dicono che la portaerei non ce l'hanno trovata, dicono che là nella rada non c'era...». E, soprattutto, vengono nominati gli «americani». Un ufficiale: «... Qui poi il governo, quando so' americani, non valgono un cazzo... mi ricordo quando si facevano 'ste indagini, quelli poi so' americani...».

L'iniziativa del ministro Andò sembra confermare il colorito giudizio dell'ufficiale. Le cose, forse, cambieranno. Naturalmente, il ministro della Difesa sa bene che analoga richiesta di collaborazione va fatta ai nostri vertici militari e politici. I primi, come ha dimostrato l'inchiesta, hanno mentito e depistato. I secondi hanno mentito o taciuto.

Il d « d
—
■
all
sp
ne
ce
ba
me
va
pr
te.
do
pr
so
br.
Bo
tra
Su
da
un
str
dis
Yo
sta
ne:
ses
un
bia
Rai
zio
no
lata
Ma
to ;
ho
van
sati
pub
le, c
il tu
con
risp
cert
app

Commemorato Enrico Mattei | Ai giudici calabresi rifiutato il «pass» di accesso al «corvello» delle...



L'avvocato Gamberini: «Ecco perché gli Usa non possono più tacere»

«Sono troppi i motivi che obbligano gli americani a sentirsi chiamati in causa per Ustica. Se non vogliono perdere in credibilità dicano ciò che sanno». Lo dice l'avvocato Alessandro Gamberini uno dei difensori nella tragedia di 12 anni fa

GIGI MARCUCCI IN NAZIONALE

UNITA' 27.10.92

Peter Secchia: «Gli Usa non hanno responsabilità»

DALLA NOSTRA REDAZIONE

GIGI MARCUCCI

■ BOLOGNA. «Non è mai emersa alcuna informazione che potrebbe far pensare ad un coinvolgimento degli Usa nella vicenda di Ustica». Lo ha affermato ieri l'ambasciatore degli Stati Uniti in Italia, Peter Secchia. «Il governo statunitense - ha detto il diplomatico - ha risposto in questi anni puntualmente a tutte le richieste delle autorità italiane per informazioni sulla tragedia di Ustica. È quindi palesemente scorretto che la stampa affermi che gli Stati Uniti hanno risposto con un "no comment"».

Ma i misteri restano. Quello dell'ambasciata americana attivata nell'imminenza del disastro aereo; il silenzio sui velivoli inquadrati dal radar della Saratoga e sulle registrazioni dei satelliti; la «straordinaria coincidenza» di un serbatoio di carburante, del tipo in dotazione ai jet «Corsair» imbarcati su portaerei Usa, ritrovato a poca distanza dal relitto del Dc9. Infine le registrazioni di brandelli di conversazione tra gli ufficiali addetti alle torri di controllo, frammenti in cui i riferimenti all'attività di velivoli americani sono continui anche se talvolta un po' criptici. «Una cosa è fuori discussione: quando il Dc 9 scomparve dagli schermi radar, nel cielo di Ustica volavano aerei americani. Ormai sono tanti e sotto gli occhi di tutti i motivi per cui gli Stati Uniti devono sentirsi chiamati in causa per la tragedia del giugno '80. Se il governo Usa non vuole perdere del tutto la sua credibilità, deve dire ciò che sa».

Parla Alessandro Gamberini, il legale bolognese che nel processo di Ustica rappresenta i parenti delle 81 vittime della strage e da anni segue la tortuosa evoluzione di una delle inchieste giudiziarie più importanti e difficili del dopoguerra. Dell'indagine, fino a poche settimane fa, si sono occupati giudici, avvocati, qualche giornalista e soprattutto chi nel disastro ha perso un figlio, un genitore, un fratello.

Al loro fianco ora si è schierato anche il ministro della Difesa Salvo Andò, il primo rappresentante del governo a prendere ufficial-

mente una posizione del genere in oltre 12 anni. Eppure non molto è cambiato rispetto a un anno fa, quando il giudice Rosario Priore, che ereditò l'indagine nell'estate del '90, inviò comunicazioni giudiziarie ad alti ufficiali dei servizi segreti e dell'Aeronautica Militare. La «pista Usa» era già chiara, perché il governo si muove solo adesso?

«Diciamo che la decisione di Andò sembra imprimere una svolta a quello che finora è stata una semplice richiesta di informazione attraverso ordinari canali burocratici», afferma Gamberini: «Perché succede adesso? Non è un mistero che il presidente del consiglio Amato si è impegnato personalmente sulla vicenda di Ustica, questo probabilmente ha prodotto una maggiore sensibilità da parte del governo».

Il giudice Priore ha scoperto che subito dopo il disastro si costituì un gruppo di lavoro presso l'ambasciata Usa, Gamberini ricorda che la magistratura ha già chiesto spiegazioni agli americani. «Gli hanno risposto che quel gruppo di lavoro non accertò nulla», spiega il legale, «il punto però è un altro: perché per un disastro aereo provocato, come si disse allora, da un "cedimento strutturale" si convocò un comitato d'emergenza di cui facevano parte anche funzionari della Cia?».

Altro punto oscuro è rappresentato dalla presenza della portaerei Saratoga nel porto di Napoli, la notte del 27 giugno. «È chiaro che gli americani hanno quanto meno taciuto sugli oggetti avvistati dal radar della nave, per non parlare di quelli registrati dai satelliti». Infine c'è il serbatoio di un aereo americano trovato vicino al relitto. «Se fosse capitato il per caso», dice Gamberini, «sarebbe davvero una coincidenza straordinaria. Quel tipo di serbatoio, in dotazione anche a jet che risultavano imbarcati sulla Saratoga, è troppo costoso per essere gettato via, col rischio non troppo remoto di colpire qualche natante. A convincere il comandante a sbarazzarsene deve essere stata una ragione molto precisa. Noi vogliamo conoscerla».

Andò dopo l'incontro con Cheney
«Abbiamo ottenuto dagli americani
piena disponibilità a collaborare
Vogliamo costituirci parte civile»

Dodici anni di silenzio e di menzogne
«Le polemiche hanno intimorito
anche chi non aveva nulla da temere»
Gli F16 andranno a Sigonella

«Ustica non sarà più un mistero»

Il ministro della Difesa promette: aprirò gli armadi

«Aiuteremo il giudice Priore: mettendogli a disposizione quello che abbiamo e quello che sappiamo, aprendogli tutti i cassetti e tutti gli armadi». Questo dice il ministro della Difesa Salvo Andò, in merito alla vicenda di Ustica. E gli Stati Uniti? «Abbiamo chiesto e ottenuto piena disponibilità a collaborare». Ancora: «Stiamo studiando modi e tempi per la costituzione in parte civile».

GIAMPAOLO TUCCI

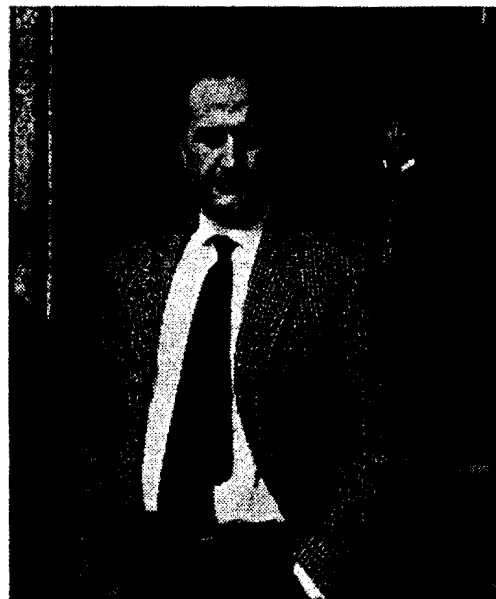
■ ROMA. L'intervista con il ministro della Difesa Salvo Andò è durata mezz'ora, ed egli ha detto, sulla vicenda di Ustica, alcune cose importanti, che sembrano confermare quanto sostenuto (con dolente tenacia) dai familiari delle vittime in questi dodici anni di infami silenzi e di miserabili menzogne.

In sintesi, Andò ha fatto due promesse: 1) «Aiuteremo il giudice Priore aprendogli tutti i nostri armadi e tutti i nostri cassetti». 2) «Il ministro della Difesa chiederà la costituzione in parte civile». E denunciato uno dei meccanismi politici e psicologici, che hanno impedito, in passato, di far luce sulla tragedia: le polemiche, spesso pretestuose, e utilizzate a fini di lotta politica, «hanno intimorito anche chi non aveva ragione di farsi intimorire».

Signor ministro, lei ha affermato che il governo statunitense «può dire e dare qualcosa agli inquirenti in

merito alla vicenda di Ustica». Ha chiesto a Dick Cheney «completa disponibilità a collaborare». Perché solo ora questa consapevolezza e questa richiesta? Sono passati dodici anni da quando esplose il DC9 e morirono 81 persone.

Chiariamo: questa iniziativa non vuole essere clamorosa, ma ragionevole. L'inchiesta è giunta ad un passaggio delicato. Sono emersi nuovi elementi. Il giudice Priore è bravo, sta lavorando bene. Perciò, bisogna dargli tutto l'aiuto di cui ha bisogno. Noi possiamo fare due cose. Possiamo, in primo luogo, mettergli a disposizione quello che abbiamo e sappiamo, aprendogli tutti i cassetti e tutti gli armadi (e, parlando così, interpreto un sentimento diffuso nelle Forze armate, le quali non vogliono apparire come una controparte nell'inchiesta). Possiamo, poi, sostenerlo nelle rogatorie indirizzate ad autorità straniere.



re. Io mi sono limitato a rivolgere questo invito a Cheney.

E lui che cosa ha promesso?

Che le autorità statunitensi risponderanno a tutti i quesiti. Naturalmente, sulla base di ciò che sanno.

Resta la domanda: perché soltanto ora? La qualità delle informazioni non è cambiata negli ultimi mesi. Da anni, ormai, è chiaro che gli americani hanno

la Difesa da quattro mesi, è sembrato utile farlo di fronte ad una richiesta puntuale della magistratura.

Il giudice Priore ha chiesto più volte informazioni e chiarimenti agli Stati Uniti. Gli Stati Uniti hanno sempre fatto finta di non sapere: non c'erano caccia, non c'era la portaerei, i radar erano spenti... Insomma: un continuo negare di fronte a indizi forti, cocciuti.

Questa nuova fase di ricerca va impostata dopo la campagna elettorale che è in corso negli Usa. Il governo italiano è interessato alla verità quanto lo è la magistratura. C'è un comune sentire. Noi agli Stati Uniti abbiamo fatto una richiesta forte.

Oltre agli Stati Uniti, bisogna convincere anche i nostri vertici militari.

A livello di Stato maggiore ho trovato una piena, decisa volontà di collaborare. I nostri vertici militari vogliono dimostrare di essere dalla stessa parte della magistratura e dei familiari delle vittime.

È una volontà nuova, perché, in passato, o hanno mentito o hanno taciuto...

Io sono qui da quattro mesi e quindi non conosco le cose del passato. C'è anche un comitato, un gruppo di lavoro sulla vicenda di Ustica. Pen-

so che ne incontrerò presto i componenti.

Alcuni generali, finiti sotto inchiesta per aver mentito e depistato, hanno fatto carriera.

A me è stato posto un solo caso.

Una richiesta di promozione?

No, un'assegnazione di mansioni. Ma, dato che c'è un'inchiesta in corso, ho bloccato tutto.

Sono stati identificati i tre ufficiali che, subito dopo la tragedia, parlarono di «caccia americani, portaerei», descrivendo, in pratica, uno scenario di guerra?

Non ancora.

Signor ministro, sulla vicenda lei riferirà in Parlamento?

Io ho poche cose da dire. Mi è sembrato doveroso sensibilizzare il mio omologo statunitense. No, non convincerlo, ma invitarlo a perseguire una linea di collaborazione attiva.

Ha in programma altre iniziative?

Io credo che il ministero della Difesa debba chiedere la costituzione in parte civile. Tecnicamente, non dipende soltanto da noi. Stiamo studiando la questione.

Nel familiari delle vittime,

nell'opinione pubblica, in tutte le persone di buon senso è ormai radicata l'impressione, nata e fiorita su indizi e prove, che i vertici militari e politici abbiano mentito per anni. Mentito per «coprire», oltre che se stessi, gli Stati Uniti. Un'agghiacciante dimostrazione di cinismo e di debolezza...

Vi sono state tante, troppe polemiche. Alcune pretestuose. Queste polemiche hanno intimorito anche chi non aveva ragione di farsi intimorire.

Hanno taciuto per interesse e per paura.

Io sono ministro della Difesa da quattro mesi. Prima ho fatto parte della commissione d'inchiesta su Ustica. Quello che io ho riscontrato, da quando sono qui, è una chiara volontà di far luce, di capire, di aiutare i giudici.

Ultima domanda, e non su Ustica: gira voce che il governo si appresti a inviare gli F16 nella base di Sigonella.

Con Cheney abbiamo parlato di una soluzione transitoria. Si tratta di un'esigenza della Nato: dodici F16 nella base di Sigonella. Provvisoriamente. E senza dotazione nucleare, perché Sigonella è una base «da tempo di pace». In cambio, la base di Comiso dovrebbe diventare civile.

UNITA' 27.10.92



«Ustica non sarà più un mistero»

Il ministro della Difesa promette: aprirò gli armadi

L'Unità
Martedì
27 ottobre 1992

«Aiuteremo il giudice Priore: mettendogli a disposizione quello che abbiamo e quello che sappiamo, aprendogli tutti i cassetti e tutti gli armadi». Questo dice il ministro della Difesa Salvo Andò, in merito alla vicenda di Ustica. E gli Stati Uniti? «Abbiamo chiesto e ottenuto piena disponibilità a collaborare». Ancora: «Stiamo studiando modi e tempi per la costituzione in parte civile».

GIAMPAOLO TUCCI

■ ROMA. L'intervista con il ministro della Difesa Salvo Andò è durata mezz'ora, ed egli ha detto, sulla vicenda di Ustica, alcune cose importanti, che sembrano confermare quanto sostenuto (con dolente tenacia) dai familiari delle vittime in questi dodici anni di infami silenzi e di miserabili menzogne.

In sintesi, Andò ha fatto due promesse: 1) «Aiuteremo il giudice Priore aprendogli tutti i nostri armadi e tutti i nostri cassetti». 2) «Il ministro della Difesa chiederà la costituzione in parte civile». E denunciato uno dei meccanismi politici e psicologici, che hanno impedito, in passato, di far luce sulla tragedia: le polemiche, spesso pretestuose, e utilizzate a fini di lotta politica, «hanno intimorito anche chi non aveva ragione di farsi intimorire».

Signor ministro, lei ha affermato che il governo statunitense «può dire e dare qualcosa agli inquirenti in merito alla vicenda di Ustica». Ha chiesto a Dick Cheney «completa disponibilità a collaborare». Perché solo ora questa consapevolezza e questa richiesta? Sono passati dodici anni da quando esplose il DC9 e morirono 81 persone.

Chiariamo: questa iniziativa non vuole essere clamorosa, ma ragionevole. L'inchiesta è giunta ad un passaggio delicato. Sono emersi nuovi elementi. Il giudice Priore è bravo, sta lavorando bene. Perciò, bisogna dargli tutto l'aiuto di cui ha bisogno. Noi possiamo fare due cose. Possiamo, in primo luogo, mettergli a disposizione quello che abbiamo e sappiamo, aprendogli tutti i cassetti e tutti gli armadi (e, parlando così, interpreto un sentimento duf-

fuso nelle Forze armate, le quali non vogliono apparire come una controparte nell'inchiesta). Possiamo, poi, sostenerlo nelle rogatorie indirizzate ad autorità straniere. Io mi sono limitato a rivolgere questo invito a Cheney.

E lui che cosa ha promesso?

Che le autorità statunitensi risponderanno a tutti i quesiti. Naturalmente, sulla base di ciò che sanno.

Resta la domanda: perché soltanto ora? La qualità delle informazioni non è cambiata negli ultimi mesi. Da anni, ormai, è chiaro che gli americani hanno mentito. È chiaro che, la sera del 27 giugno 1980, caccia statunitensi volarono nel cielo di Ustica...

Ora abbiamo la netta sensazione che, sul piano dell'inchiesta giudiziaria, si sia arrivati ad alcuni nodi importanti. Nodi che vanno sciolti.

Si potevano sciogliere prima. I «nodi» si sono solo ingranditi, negli ultimi tempi...

A me, che sono ministro della Difesa da quattro mesi, è sembrato utile farlo di fronte ad una richiesta puntuale della magistratura.

Il giudice Priore ha chiesto più volte informazioni e chiarimenti agli Stati Uniti. Gli Stati Uniti hanno sempre fatto finta di non sapere: non c'erano caccia, non c'era la portaerei, i radar erano spenti... Insomma: un continuo negare di fronte a indizi forti, cocciuti.

Questa nuova fase di ricerca va impostata dopo la campagna elettorale che è in corso negli Usa. Il governo italiano è interessato alla verità quan-

to lo è la magistratura. C'è un comune sentire. Noi agli Stati Uniti abbiamo fatto una richiesta forte.

Oltre agli Stati Uniti, bisogna convincere anche i nostri vertici militari.

A livello di Stato maggiore ho trovato una piena, decisa volontà di collaborare. I nostri vertici militari vogliono dimostrare di essere dalla stessa parte della magistratura e dei familiari delle vittime.

È una volontà nuova, perché, in passato, o hanno mentito o hanno taciuto...

Io sono qui da quattro mesi e quindi non conosco le cose del passato. C'è anche un comitato, un gruppo di lavoro sulla vicenda di Ustica. Penso che ne incontrerò presto i componenti.

Alcuni generali, finti sotto inchiesta per aver mentito e depistato, hanno fatto carriera.

A me è stato posto un solo caso.

Una richiesta di promozione?

No, un'assegnazione di mansioni. Ma, dato che c'è un'inchiesta in corso, ho bloccato tutto.

Sono stati identificati i tre ufficiali che, subito dopo la tragedia, parlarono di «caccia americani, portaerei», descrivendo, in pratica, uno scenario di guerra?

Non ancora.

Signor ministro, sulla vicenda lei riferirà in Parlamento?

Io ho poche cose da dire. Mi è sembrato doveroso sensibilizzare il mio omologo statunitense. No, non convincerlo, ma invitarlo a perseguire una linea di collaborazione attiva.

Ha in programma altre iniziative?

Io credo che il ministero della Difesa debba chiedere la costituzione in parte civile. Tecnicamente, non dipende soltanto da noi. Stiamo studiando la questione.

Nel familiari delle vittime,

nell'opinione pubblica, in tutte le persone di buon senso è ormai radicata l'impressione, nata e fiorita su indizi e prove, che i vertici militari e politici abbiano mentito per anni. Mentito per «coprire», oltre che se stessi, gli Stati Uniti. Un'agghiacciante dimostrazione di cinismo e di debolezza...

Vi sono state tante, troppe polemiche. Alcune pretestuose. Queste polemiche hanno intimorito anche chi non aveva ragione di farsi intimorire.

Hanno taciuto per interesse e per paura.

Io sono ministro della Difesa da quattro mesi. Prima ho fatto parte della commissione d'inchiesta su Ustica. Quello che io ho riscontrato, da quando sono qui, è una chiara volontà di far luce, di capire, di aiutare i giudici.

Ultima domanda, e non su Ustica: gira voce che il governo si appresti a inviare gli F16 nella base di Sigonella.

Con Cheney abbiamo parlato di una soluzione transitoria. Si tratta di un'esigenza della Nato: dodici F16 nella base di Sigonella. Provvisoriamente. E senza dotazione nucleare, perché Sigonella è una base «da tempo di pace». In cambio, la base di Comiso dovrebbe diventare civile.

De Bono durante la marcia su Roma. Una copia del manife-
 sta alle ultime ondate di violenza xenofoba. Sono ragazzi e ragazze giovanissime. Fra lo-
 drini, presidente dell'Associazione nazionale partigiani italiani (Anpi) - anche per chi era contro di noi. Ora tocca a
 ma l'indifferenza dei giovani. Promossa da Nero e non solo, dall'associazione A Sinistra, dall'Anpi e dalle associazioni
 smo. L'opuscolo è tratto da un volume che sarà pubblicato nel mese di novembre e che sarà il punto di partenza per

clamato u-
 contro il r-
 mento è j
 Roma.

Interrogati dal giudice Priore che indaga sull'abbattimento del Dc9 ufficiali e personale della base di Villafranca I jet atlantici avrebbero partecipato alla manovra sul Mediterraneo. Purgatori replica all'ambasciatore americano

Ustica, tornano in scena i due «Phantom»

Anche due «Phantom» presero parte ad una specie di battaglia aerea nel cielo di Ustica, nel momento della tragedia del Dc9. I jet militari transitarono poi sull'aeroporto di Villafranca (Verona). Il giudice Priore ha ascoltato a Roma ufficiali e sottufficiali della base aerea. I «Phantom» non erano in dotazione all'Aeronautica italiana, ma appartenevano a Stati Uniti, Spagna, Inghilterra, Turchia e Grecia.

ROMA. E ora, nell'inchiesta sulla tragedia di Ustica, sbucano anche i «Phantom» e l'aeroporto militare di Villafranca (Verona). Per questo motivo, il giudice Rosario Priore, titolare dell'inchiesta sul Dc 9 dell'Itavia, ha ascoltato, in questi giorni, ufficiali e sottufficiali in servizio a Villafranca nei giorni della tragedia. È stato un maresciallo dell'Aeronautica ora in pensione a presentarsi al magistrato per raccontare una storia già nota ma mai «esplorata» abbastanza. Il giorno della tragedia di Ustica, due «Phantom» di nazionalità non identificata erano scesi sull'aeroporto di Villafranca dopo aver partecipato ad una grande manovra con un finto combattimento aereo. Si trattava della ben nota manovra predisposta dalla Nato e sulla quale, per anni, si sono intre-

ciate polemiche e accuse. I due jet militari, tra l'altro, si erano alzati in volo dalla stessa Villafranca quel 27 giugno 1980. Dopo un paio d'ore era avvenuto il rientro.

Bisogna tener conto che, nell'ambito Nato, i «Phantom» non erano in dotazione all'Italia, ma alle flotte aeree degli Stati Uniti, della Spagna, della Gran Bretagna, della Turchia e della Grecia. Nel 1980 operavano, in Europa, ben nove diverse versioni da combattimento del celeberrimo jet. Nessuno, almeno fino ad oggi, è mai stato in grado di dire a quale nazione appartenessero i due aerei militari. Una cosa però è certa: erano in volo nel momento in cui il Dc 9 dell'Itavia veniva «abbattuto».

Il maresciallo che si è presentato spontaneamente al giudice Priore avrebbe comun-



Il giudice Rosario Priore e, a fianco, i rottami del Dc9

que fornito ulteriori particolari sulla faccenda, mai venuta fuori dalle carte ufficiali e dagli «atti» dell'Aeronautica militare. Le notizie del sottufficiale devono comunque essere apparse molto interessanti al magistrato. Priore, infatti, ha già cominciato ad interrogare ufficiali, sottufficiali, graduati ed avie-



ri che il giorno della tragedia di Ustica si trovavano in servizio a Villafranca. Il magistrato ha già preso a verbale il comandante dello Stormo di allora, il generale Corrado Dudine e l'attuale comandante colonnello Giuseppe Marani. Sugli interrogatori non è trapelato nulla, ma tra qualche giorno verranno

condotti altri accertamenti sui registri dell'aeroporto, sui tracciati radar di quel giorno, e sull'elenco dei jet in volo nelle ore della tragedia di Ustica.

Potrebbero esservi, nei prossimi giorni, ulteriori sviluppi anche se dalle carte esaminate fino a questo momento non è emersa alcuna novità. A Villa-

franca, tra l'altro, non possono atterrare jet forniti di missili. Si tratta, infatti, di una base per soli aerei ricognitori. Intanto, l'altra sera, è scoppata, al «Maurizio Costanzo Show», una nuova polemica su Ustica. Protagonista, l'ambasciatore americano in Italia Peter Secchia. Secchia, con parole piuttosto pesanti, ha attaccato il giornalista Andrea Purgatori che è stato accusato di aver fomentato, sul «Corriere della Sera», una campagna di stampa contro gli Stati Uniti per fare incassare soldi al film «Il muro di gomma» del quale lo stesso Purgatori è stato sceneggiatore. I presenti, tra i quali Giuliano Zincone e lo stesso Costanzo, hanno replicato con durezza difendendo Purgatori che, per anni, ha indagato su Ustica con passione e competenza e ben prima del film. Tutti hanno definito inammissibili le insinuazioni di Secchia contro chi ha soltanto fatto il proprio dovere. Purgatori, ieri, ha replicato, giustamente con durezza, alle dichiarazioni di Secchia. Ha detto: «Evito di scendere sul suo terreno. Poteva dire le stesse cose, senza accusare un giornalista di scrivere su Ustica per fare soldi. Io non percepisco diritti sul film. Quanti soldi hanno invece preso quelli che tacciono?».

Confes:
 Tano (preside
 di «Sos

ROMA. deputato de
 te di Sos in
 l'associazio
 luta dalla co
 ta, a fine ag
 base dell'es
 commercio.
 conferenza
 tario genera
 sercenti. Ma
 sottolineato
 decollare» la
 «superare» i
 stessa Confe
 ventare uno
 plessivo di h
 nella lotta c
 «La via per c
 ket esiste - h
 ed è l'organ
 imprenditori
 zione con lo
 presa operer
 promuovere
 gli imprenditori
 organizzarsi. A
 la loro consu
 svolgerà un
 mediazione a
 fronti delle c
 sicurazione. T
 ziative: presen
 pa ragionata d
 esiste il «pizz
 numero verde
 tracket, che
 sempre attivo;
 con i mass med
 fissi per public
 zie.

Lettera del ministro della Giustizia Martelli al suo omologo statunitense: «... la prego di fornire al più presto l'esito degli accertamenti non ancora espletati»

Su venticinque richieste, quattordici «eluse» Nessun chiarimento sulla presenza dei caccia sulla posizione della portaerei Saratoga, sugli aerei individuati nei tracciati radar

Ustica, tutti i silenzi degli americani

L'elenco delle risposte negate quest'anno ai giudici italiani

Nel periodo febbraio-ottobre '92, i giudici italiani hanno inviato agli Stati Uniti 25 richieste di «informazioni e chiarimenti» su Ustica: in otto casi, nessuna risposta, in altri 6 casi, «risposta interlocutoria». Il 30 ottobre, il ministro della Giustizia Martelli ha scritto una lettera al suo omologo statunitense: «...la prego di fornire, nel più breve tempo possibile, l'esito degli accertamenti non ancora espletati».

GIAMPAOLO TUCCI

■ ROMA. Richiesta fatta il 15-2-92: nessuna risposta. Richiesta del 25-2-92: nessuna risposta. Richiesta del 15-5-92: nessuna risposta. Richiesta del 16-5-92: nessuna risposta. Richiesta del 30-5-92: nessuna risposta. Richiesta del 19-6-92: nessuna risposta. Richiesta dell'8-7-92: nessuna risposta. Richiesta del 20-10-92: nessuna risposta.

Possiamo, dobbiamo chiamarla omertà? Mettiamola così: gli Stati Uniti non amano parlare di Ustica. Il 27 giugno 1980, esplose un Dc9 Itavia, morirono ottantuno persone, da quella sera i familiari delle vittime chiedono verità e giustizia: ma gli Stati Uniti, ancora oggi, e sono passati dodici anni, preferi-

scono tacere. Oppongono un inquietante, colpevole silenzio alle «numerose» richieste di informazioni e di chiarimenti inviate loro dai giudici italiani. La prova, se di prove abbiamo ancora bisogno, è in una lettera scritta, lo scorso 30 ottobre, dal ministro della Giustizia, Claudio Martelli, al suo omologo americano William Barr: «Nell'inviare l'elenco delle numerose richieste di indagini concernenti la strage di Ustica... la prego di fornire, nel più breve tempo possibile, l'esito degli accertamenti non ancora espletati».

Disponiamo, finalmente, dell'elenco con tutte le richieste fatte dall'Italia e con le relative risposte date dagli Stati Uniti. Sono venticinque (periodo febbraio-ottobre):

in otto casi, «nessuna risposta». In sei casi, «risposta interlocutoria» (che è un modo per prender tempo). Percentuale accettabile, dignitosa?

Percentuale miserabile, se si entra nel merito della vicenda. Infatti, le domande, le richieste di informazioni e di chiarimenti più importanti, decisive, hanno avuto sempre esito negativo. Vediamo. Da tracciati radar e conversa-

zioni telefoniche, risulta che, la sera della tragedia, c'è, nel cielo di Ustica, un vero e proprio scenario di guerra. Caccia statunitensi e italiani (Phantom, F104) vicini al Dc9, una portaerei (la Saratoga), che non si trova in rada, a Napoli, e dov'è finita? Così, i giudici italiani avanzano, in data 15-5-92, «richiesta di accertamenti circa i tempi di volo, gli aeroporti di provenienza e destinazione, e le ragioni del volo degli aerei statunitensi, in volo o in procinto di decollare la sera del 27 giugno 1980, recanti le sigle Delta Romeo Foxtrot 07 e 030, Juliet Mike 463 e Tango Charlie 068». Nessuna risposta.

Avanzano, i giudici italiani, «richiesta di accertamenti circa la nazionalità di un velivolo di cui si fa menzione in

più conversazioni telefoniche tra i siti radar di Ciampino e Brindisi». Nessuna risposta. Chiedono, i giudici italiani, «che si compia attività istruttoria relativa all'identificazione di un volo militare statunitense, la cui traccia radar è stata registrata la sera del disastro». Nessuna risposta.

Chiedono, in data 20-10-92, «copia della documentazione comprovante l'arrivo e la partenza della portaerei statunitense Saratoga presso il porto di Napoli nel periodo giugno-luglio 1980; indagini tendenti ad accertare se velivoli statunitensi del tipo Phantom, F15 e F16 sorvolassero, il 27 giugno 1980... la penisola italiana e il mar Tirreno». Nessuna risposta.

Le risposte, forse, arriveranno. Il governo italiano, a quanto pare, ha deciso finalmente di impegnarsi perché ciò accada. Le risposte - oltre che dagli Stati Uniti - devono arrivare anche dalle nostre autorità politiche e militari. Per anni, anch'esse hanno taciuto. Silenzio, omertà, solo questo? Molti alti ufficiali sono finiti sotto inchiesta per aver mentito e «depistato».

«Ustica? Gli Usa sono innocenti»

Il Pentagono nega ancora responsabilità americane

Gli Usa negano ancora: «Con Ustica non c'entriamo nulla». Intervistato dalla Cbs, il portavoce del Pentagono, Pete Williams, ha smentito «qualsiasi coinvolgimento americano». Insomma, per i rappresentanti degli Stati Uniti, tutti i sospetti sono infondati. Daria Bonfietti: «Dovranno spiegare cosa videro i radar della Saratoga». I giudici indagano: sospetti sulla manipolazione dei registri di bordo della portaerei.

NOSTRO SERVIZIO

■ Il Pentagono ha ieri smentito categoricamente la possibilità che aerei o unità navali Usa incrociassero nel cielo di Ustica la sera del 27 giugno 1980. «Non esiste alcuna informazione che indichi un coinvolgimento di forze americane», ha detto il portavoce Pete Williams nel primo briefing dedicato in 12 anni al disastro del Dc9 Itavia. Sollecitato da un servizio della Cbs che ha aperto il suo telegiornale principale suggerendo un insabbiamento da parte degli Usa, il portavoce ha sottolineat-

to che gli Stati Uniti hanno offerto agli italiani il massimo della collaborazione: «L'Italia è un valido alleato, strategicamente importante: più volte ci hanno chiesto informazioni, abbiamo sempre risposto indicando ogni volta che nessuna nave, nessun aereo operava a quel tempo nella zona». «Vi prego di capire la serietà della nostra posizione, il nostro desiderio di arrivare a una soluzione della vicenda», ha dichiarato Pete Williams facendosi al tempo stesso portavoce della «frustrazione» di molti

funzionari a Washington: «Ogni volta che in Italia c'è un singhiozzo politico, la questione di Ustica torna a galla. La politica dei partiti non deve interferire con la serietà dell'inchiesta».

Da tempo le autorità italiane hanno chiesto al governo americano chiarimenti sulla presenza di forze militari americane che la sera della tragedia potevano essere in zona, potevano aver partecipato direttamente ad un'azione di combattimento o, comunque, potevano essere in possesso di preziose informazioni su quello che accadde. Da parte degli Usa solo omertà. Omertà ribadita ieri. Da tempo esistono prove sul coinvolgimento di settori dell'intelligence Usa nel terrorismo internazionale; esistono prove di «operazioni sporche», di collusioni di settori dell'Fbi e della Dia con la criminalità internazionale. Eppure il Dipartimento di Stato e il Pentagono negano. In realtà esistono già prove in abbon-

anza, come le registrazioni delle telefonate intercorse la sera del 27 giugno del 1980 tra i centri radar, di un ruolo delle forze armate Usa. Ma il regime di «sovranità limitata» dell'Italia non ha mai consentito che si facesse luce sul ruolo degli Stati Uniti in questa vicenda. Probabilmente solo dopo l'insediamento in gennaio della nuova amministrazione Clinton, non coinvolta direttamente a differenza del «carro» Reagan-Bush e sottobosco del partito repubblicano, si potrà sperare di avere qualche informazione meno retocente.

Intanto Daria Bonfietti, presidente dell'associazione tra i familiari delle vittime di Ustica, ha accolto l'interessamento della stampa americana come un nuovo, piccolo passo avanti sulla strada delle verità. «Abbiamo sempre sentito il bisogno che anche l'opinione pubblica statunitense fosse informata e coinvolta direttamente su questa drammatica storia. Noi oggi non abbiamo

elementi per accusare le forze militari Usa di un loro diretto coinvolgimento nell'abbattimento del Dc9 ma siamo convinti che le autorità statunitensi non abbiano detto tutto quello che sanno - ha spiegato - e allora è importante che i dubbi si facciano strada anche tra i cittadini di quel paese». «Un aspetto che stiamo seguendo da tanto tempo - ha aggiunto - è quello del ruolo della portaerei Saratoga. Per anni, come ci è successo con l'aeronautica italiana, ci siamo trovati davanti ad un muro, ci siamo sentiti dire che quella notte la Saratoga era in porto e aveva i radar spenti».

«Solo col tempo - ha proseguito Bonfietti - abbiamo saputo che una nave non può rimanere con le apparecchiature di controllo disattivate e allora abbiamo avuto una nuova versione: un radar era acceso ma in manutenzione e quindi vedeva poco. Poi lo stesso comandante ha ammesso che il radar era funzionante ma si è

affrettato a specificare che quella notte non aveva registrato nulla di particolare. E poi si è saputo che la mattina dopo la tragedia i tracciati erano stati portati via». Ma nel corso della trasmissione il portavoce del Pentagono ha minimizzato il ruolo della Saratoga. «L'unica portaerei nel Mediterraneo, la Saratoga - ha detto - rimase nel porto di Napoli dal 23 giugno al 6 luglio. No, con Ustica non c'entriamo niente e lo dimostra la piena volontà di collaborare e fornire qualsiasi scintilla di informazione in nostro possesso».

Nei giorni scorsi i giudici Priore, Salvi e Rosselli, titolari dell'inchiesta, sono tornati a Napoli per indagare ulteriormente sulla portaerei. Nulla è trapelato. Ma i periti di parte civile hanno sottolineato che il registro di bordo, che dopo il 27 giugno è scritto con una sola calligrafia, sembra essere stato manipolato. Una circostanza che, se provata, la direbbe lunga sulla reale volontà degli Usa di collaborare.

13 novembre 1992
Venerdì

l'Unità

Il giudice Rosario Priore
sospetta che quel 27 giugno
la portaerei degli Usa
non fosse nel porto di Napoli

Ascoltati 5 ufficiali di Marina
Le loro firme sui registri
forse vennero manipolate
Vacillano le tesi del Pentagono

Ustica, fu falsificata la verità sulla Saratoga?

La «Saratoga» non era nel porto di Napoli la sera del 27 giugno 1980? Il giudice Priore, che indaga su Ustica, non è convinto che il Pentagono dica la verità quando sostiene che la portaerei era all'ancora. Ieri il magistrato ha interrogato a lungo 5 ufficiali della Marina: tutti avrebbero ammesso che le loro firme sui libri che registravano gli spostamenti delle navi da guerra nel porto, sarebbero state falsificate.

DALLA NOSTRA REDAZIONE

MARIO RICCIO

■ NAPOLI. Una delle fasi più delicate dell'inchiesta sulla tragedia di Ustica riguarda il «ruolo» avuto dalla «Saratoga». La portaerei americana, che era nella rada del golfo di Napoli, quella sera effettuò spostamenti? E, soprattutto, che cosa «viderò» i suoi sofisticati radar? Il portavoce del Dipartimento della Difesa Usa, Peter Williams, ha sostenuto che la potentissima unità navale della marina statunitense, la sera del 27 giugno del 1980, era alla fonda nel porto partenopeo. Una tesi, questa, che non sembra convincere il giudice Rosario Priore, il quale ieri mattina ha interrogato come testimoni cinque ufficiali della Marina. Questi ultimi non avrebbero riconosciuto le loro firme sui documenti della capitaneria di porto, dove venivano segnate le date di uscita ed entrata delle navi militari nel golfo di Napoli. Insomma, qualcuno avrebbe manomesso quegli elenchi per dimostrare che la «Saratoga», il giorno del disastro, sarebbe rimasta ancorata all'ombra del Vesuvio. Il giudice avrebbe presentato richieste di rogatorie per acquisire informazioni sul movimento

degli aerei in decollo dalla portaerei Usa dodici anni fa.

Accompagnato dai sostituti Giovanni Salvi e Vincenzo Rosselli, ed il tenente colonnello dei carabinieri Marcantonio Bianchini, il giudice Rosario Priore è arrivato a Napoli alle 10,15. Pochi minuti dopo ha iniziato gli interrogatori nella caserma «Pastrengo», negli uffici del Nucleo operativo del Gruppo carabinieri. Per oltre quattro ore, il magistrato ha rivolto domande ai capitani di vascello Francesco Cerino, Raffaello Vezzi e Arduino Ardizzone; al capitano di fregata Francesco Perillo e al capitano Ubaldo Scarpati, capo ufficio operazioni marittime (i nomi dei cinque erano già trapelati dalla mattinata di ieri nonostante il riserbo degli inquirenti) all'epoca della tragedia impegnati negli uffici della «Tecnica» della capitaneria di porto e in quelli del Dipartimento della Marina militare. Tutti avrebbero confermato al magistrato che quelle firme apposte tra il 23 giugno e il 6 luglio del 1980 sui due registri non sarebbero le loro.

Per sapere dov'era la portaerei il giorno del disastro del 27

9, precipitato da ottomila metri di altezza con 81 persone a bordo, il magistrato, nei mesi scorsi, aveva chiesto alla capitaneria i registri con gli spostamenti delle navi nel golfo di Napoli. Dalle carte, Priore avrebbe colto alcune incongruenze relative alle date di entrata ed uscita dal porto del-

la «Saratoga». In particolare, secondo i documenti della sezione «Tecnica» della capitaneria, la portaerei statunitense avrebbe fatto ingresso a Napoli prima il 23 giugno e poi il 6 luglio dell'80. Caso strano, però, fra queste due date non ci sarebbe traccia di un'uscita dal porto della stessa Saratoga.

Non solo. Dagli elenchi sequestrati dal magistrato al Dipartimento della Marina - che viene informata dalla capitaneria di porto ogni volta che una nave militare si sposta - sarebbero state riscontrate delle enormi difformità riguardo proprio alle date di uscita della «Saratoga». Insomma, sembra che vacilli la tesi degli americani, i quali sostengono che la sera del 27 giugno dell'80 la portaerei era ancorata nel golfo di Napoli: «Nel Mediterraneo c'erano state delle manovre Nato,

ma si erano tenute ai primi di giugno del 1980, quindi molti giorni prima rispetto alla data in cui si era verificato il tragico incidente occorso all'aereo di linea in volo per Palermo».

La «proficua giornata» napoletana del giudice Rosario Priore ha aperto uno squarcio nei «muri di gomma», delle reticenze, dei tracciati manomessi e delle false testimonianze? Il magistrato non si è sbilanciato più di tanto. «Al momento non posso dire nulla», si è limitato a dichiarare all'uscita della caserma dei carabinieri. Naturalmente per il magistrato - che si sta prodigando con i suoi collaboratori con impegno e senza soluzione di continuità - non è ancora tempo di risposte definitive. Non è da escludere, però, che dopo gli interrogatori di ieri (e la documentazione sequestrata), possa venir fuori qualcosa di importante sulla tragedia di Ustica. Per sapere finalmente da chi (e perché), quella sera del 27 giugno di dodici anni fa, vennero «sacrificate» ottantuno vittime innocenti.

UNITA' 19.11.92

l'organismo che coordina l'attività delle famiglie in tutto il mondo. Descrive l'agghiacciante cerimonia delle «riunioni». Parla dei legami tra mafia, camorra e 'ndrangheta, delle diramazioni su tutto il territorio nazionale e all'estero (in Francia, in Germania, a Bruxelles, dove si stava costituendo una «decina»). Accusa il deputato psdi Gianfranco Occhipinti, che avrebbe favorito la Cupola in una gara d'appalto. Svela i retroscena dell'o-

Riina affidò l'incarico di fare fuori il parlamentare comunista. Ma cinque giorni dopo, il 4 maggio, decise di far giustiziare anche il sicario perché infidabile. Anche per questa esecuzione, «Narduzzo» indica gli esecutori materiali: Pietro Aglieri e Giovambattista Pullarà.

Messina attribuisce a Madonna un altro omicidio, quello dell'imprenditore edile Luigi Ranieri assassinato a Palermo

il 14 dicembre 1988. «Ranieri - racconta il pentito - voleva a tutti i costi partecipare alla licitazione privata della provincia di Caltanissetta per la costruzione del nuovo istituto per geometri». Un affare di 5 miliardi, che Madonna aveva deciso di «regalare» all'impresa dei fratelli Anzalone di San Cataldo. «Fui incaricato io di prendere contatto con le altre imprese che avevano parteci-

pato alla gara», racconta Narduzzo. «Ma Ranieri era un osso duro, non ne voleva sapere di ritirarsi. Rifiutò di incontrarsi con Angelo Siino. E Siino lo condannò a morte: va bene, a questo ci pensiamo noi, disse». Pochi giorni dopo l'imprenditore fu ucciso. «Neutralizzai anche un altro concorrente, ma senza violenza: riuscii a entrare in possesso della busta sigillata con l'offerta, tolsi un certi-

ficato, richiusi la busta col sigillo di ceralacca. Il gioco era fatto: documentazione incompleta e quindi esclusione». È qui che entra in gioco Gianfranco Occhipinti, all'epoca assessore provinciale e attualmente deputato del Psdi, è proprio lui a consegnare la busta sigillata a Messina.

«Cosa Nostra fa parte di una holding internazionale del crimine», insiste Leonardo Messi-

na. «La mafia siciliana è nella struttura delle famiglie. All'anno scorso venne della nomina di S. na e Giuseppe Mar presentanti mondiali a Palermo». mondiale» della n na avrebbe saputo co, Liborio Micchi sessore comunale zia (Enna) assa-

La sera del 27 giugno '80 la nave Usa sarebbe stata in mare per una esercitazione Ustica, interrogato ufficiale del Sismi La «Saratoga» lasciò il porto di Napoli?

Proseguono le indagini su Ustica. Ieri il giudice Priore ha interrogato l'ufficiale del Sismi Manucci-Benincasa. Intanto si riapre il mistero della «Saratoga». Dov'era quando il Dc9 venne abbattuto? Nel porto di Napoli, dicono gli americani. In mare aperto per un'improvvisa esercitazione, secondo un'ipotesi ancora da confermare. Certo è che la portaerei Usa ha «visto». Nastri radar prelevati da un ufficiale.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. Gli americani sanno. Ma anche i nostri servizi segreti sanno, come, del resto, anche i vertici dell'aeronautica sanno. E per cercare queste verità il giudice Priore ha continuato a ritmo serrato l'attività istruttoria per scoprire cosa accadde sul cielo di Ustica il 27 giugno 1980. Ieri, per oltre quattro ore, è stato ascoltato l'ufficiale del Sismi Manucci-Benincasa, uno dei militari già raggiunti lo scorso gennaio da un provvedimento giudiziario.

Intanto si ripropone il miste-

ro della «Saratoga»: quando la sera del 27 giugno del 1980 il Dc 9 dell'Itavia venne abbattuto a Ustica, la portaerei Usa non era nel porto di Napoli, come hanno sempre sostenuto le autorità militari americane, ma era uscita per un'improvvisa esercitazione. Solo un'ipotesi, per ora, che sarebbe stata ricavata dalla lettura di una nuova documentazione reperita negli Stati Uniti e che dimostrerebbe come, quando era nel porto di Napoli, nessu-

no era in grado di controllare in maniera continua gli spostamenti della nave. Secondo questa ipotesi quel 27 giugno la «Saratoga» uscì dal porto di Napoli, allontanandosi in mare aperto per alcune miglia per una esercitazione. Non si sa se prima o dopo l'abbattimento del Dc 9. Un'uscita che non risulterebbe dai documenti ufficiali ma che si ricaverebbe da una lettura dei libri di bordo. Se fosse confermato, occorrerebbe capire se la portaerei Usa ha avuto un ruolo attivo in quello scenario di guerra che si verificò quella sera o, al contrario, se uscì in mare aperto in seguito all'allarme scattato. Insomma occorre capire cosa ha «fatto» la «Saratoga», dal momento che è ormai più che certo che i suoi radar hanno visto cosa è accaduto intorno all'aeromobile dell'Itavia.

I documenti, però, dimostrano che la nave americana non era controllata minuto per mi-

nuto e che i suoi spostamenti non sempre erano annotati. Ad esempio dalla documentazione ufficiale risulta che la portaerei è rimasta nel porto di Napoli dal 23 giugno al 6 luglio. Invece risulta dalle carte che il 2 luglio, alle 8 di mattina, la nave lasciò il «posto di ancoraggio X2» per una «Fast Cruise Drill», ossia un'esercitazione rapida che si concluse alle 9,45 e fu seguita da altre due brevissime esercitazioni, fino alle 10,15. Ebbene nessuno documento parla di quel, seppur breve, spostamento della nave. Quindi è verosimile ritenere che il 27 giugno, se fosse accaduto lo stesso, nessuno lo avrebbe annotato. Tanto più che il libro di bordo della nave di quel giorno sembra contraffatto: cinque firme di cinque ufficiali diversi sembrano scritte con la stessa calligrafia. Insomma dati su cui lavorare. Come, del resto, i giudici stanno lavorando per ottenere da-

gli Usa il nastro con le registrazioni radar che, il giorno successivo alla strage, venne prelevato da un ufficiale statunitense corso sulla nave.

In un primo momento gli Usa sostennero che il 27 giugno 1980 il radar della Saratoga era spento. Poi, solo nel 1990, l'ammiraglio James Flatley modificò questa versione: «Un radar era acceso seppur a basso regime. Comunque quanto bastava a registrare gli aerei in volo che erano moltissimi». Insomma molte cose si potrebbero sapere dalla Saratoga come molti altri elementi utili per l'accertamento della verità potrebbero essere forniti dalla «Clemeceau», la portaerei francese in navigazione in una zona «utile» per poter registrare con i radar cosa accade a Ustica. Gli italiani vogliono anche sapere notizie sulla presenza di un velivolo in volo la sera della strage da Ajaccio a Tripoli.

Narduzzo
Sven
Scop

CALTANISSETTA l'operazione «Leocora» in pieno svolgimento uno strano avvenimento della Difesa. Alcuni sconsigliati alla porta della Catania.

Intanto continue le interrogazioni dei pentiti che hanno attivato nel tunnel di Capri arrivi agli artificieri. Nostra grazie ad alcuni clan mafiosi di affermarlo è il portavoce di Messina che ha ai giudici della Procura attuale antimafia di che il sistema di dell'esplosivo consegnato a mani e quindi preso dagli uomini della sena che avevano farlo giungere a

Sono gli ultimi della strage di Ustica da poche se-

Sono ormai agli sgoccioli i fondi, 280 milioni raccolti dal comitato negli ultimi tre anni
Daria Bonfietti: «Non ce la facciamo più ma il nostro compito non è ancora esaurito»

Lanciato l'ennesimo appello alla solidarietà
A disposizione un numero di conto corrente
E i sopravvissuti della tragedia di Casalecchio denunciano: «Lo Stato ci ha abbandonati»

Ustica, la «verità» non ha più soldi

Rischia di chiudere l'associazione dei familiari delle vittime

«La verità ha un prezzo che vogliamo pagare, ma non ce la facciamo più, dovremo chiudere». L'associazione dei familiari delle vittime della strage di Ustica è costretta a interrompere l'attività e lancia un appello. E per un'altra strage, quella dell'Itc di Casalecchio, i ragazzi superstiti due anni dopo aspettano ancora che lo Stato si accorga di loro. «L'offerta di risarcimento è ridicola».

NOSTRO SERVIZIO

■ BOLOGNA. «War game» in tempo di pace. Ustica, 27 giugno 1980: il Dc9 dell'Itavia diventa la bara di 81 persone. Casalecchio di Reno, 6 dicembre 1990: un aereo militare «impazzito», l'Aermacchi Mb326, si schianta contro una scuola; i morti sono dodici, ragazzi e ragazze al secondo anno di scuola superiore, i feriti quasi 100.

Tragedie diverse, lontane nello spazio della geografia e in quello degli anni. Ma il loro denominatore comune non è

solo l'orrore: è la richiesta di giustizia che viene ostacolata dal disinteresse, dalla mancanza di fondi che impedisce anche le cure più elementari e che diventa col tempo un muro invalicabile.

E chi ha visto troncarsi così brutalmente, con tanta violenza, affetti, amori, pezzi di vita, rischia ora di perdere anche questa battaglia. «Non ce la facciamo più, i nostri fondi sono agli sgoccioli», dice Daria Bonfietti, che dell'associazione che raccoglie i parenti delle

vittime di Ustica è presidente.

Tirarsi indietro non è possibile: «In tre anni cittadini, enti pubblici, sindacati, banche, gruppi parlamentari hanno contribuito al nostro lavoro con 280 milioni di lire. Anche se i periti e i legali hanno lavorato gratis le sole spese ed i viaggi hanno svuotato le nostre casse. Restano meno di tre milioni. Eppure il nostro compito non è chiuso: l'istruttoria durerà ancora un anno, poi ci saranno tutti quelli del processo...». La verità ha un prezzo, l'appello di Daria Bonfietti è asciutto, severo. Aggiunge solo questo: «Abbiamo sempre pensato che questa verità non fosse solo una faccenda nostra, continuiamo a pensare che riguardi l'intera comunità nazionale». C'è un numero di telefono, quello dell'associazione (051/253.925), c'è un conto corrente bancario (n.10111 della Cassa di Risparmio di Bologna, Ag.017,

Bologna): chi ha dentro la stessa fame di verità sa dove rivolgersi. Col fai da te della solidarietà.

E di quel freddo 6 dicembre 1990, intanto, ai cronisti sono rimaste negli occhi le immagini di una voragine nel muro di una scuola, decine e decine di faccette disperate, nere di fuligine, piene di sangue. Un incubo che ritorna, che mille strategie di sopravvivenza tentano di debellare, per chi l'ha vissuto sulla pelle. Sopravvissuti: a 15, 16, 17 anni. Non è facile scollarsi di dosso tutto questo. Poi ci sono le ferite del corpo, i segni da cancellare, le cure costose.

I ragazzi dell'Itc di Casalecchio hanno ormai lasciato la vecchia scuola sventrata da un aereo militare «impazzito» e studiano in un edificio costruito quasi a tempo di record. Ma aspettano ancora che lo Stato si ricordi di loro. Ieri un pool di avvocati esasperati ha ripreso

la parola: «La prima offerta di risarcimento – dicono praticamente all'unisono Elena Passanti, Marco Tirini, Francesco Spisso e Mario Giulio Leone – è arrivata solo ora, a due anni di distanza. E nemmeno la peggior compagnia di assicurazione calcola il danno così al ribasso».

Ma non è tutto: ancora non è chiaro se l'avvocatura dello Stato, in cambio di questi spiccioli, vorrà la rinuncia a qualsiasi altra azione in giudizio, alla causa per l'accertamento delle responsabilità. Non basta: «Se anche decidessimo di accettare quest'offerta (sempre però continuando la causa) potrebbe anche passare un anno prima di vedere qualcosa. «Voglio i soldi sul tavolo, subito. I ragazzi ne hanno bisogno – si è inalberato l'avvocato Passanti –. I ministri Salvo Andò e Rosa Russo Jervolino hanno garantito il loro interessamento, ma il tempo passa senza che nulla cambi».

Ustica, interrogatori americani

L'ex capo della Cia a Roma non ha risposto alle domande del giudice Rosario Priore

■ PALERMO. Duane Claridge, capo della Cia in Italia all'epoca del disastro aereo di Ustica, ha detto no: per ora non vuole essere interrogato dal giudice Rosario Priore, che assieme al pubblico ministero Giovanni Salvi e al colonnello dei carabinieri Marcantonio Bianchini è da lunedì in trasferta a Washington alla ricerca di elementi per capire che cosa accadde al DC-9 dell'Itavia caduto in mare il 27 giugno 1980.

Claridge è coinvolto nello scandalo Irangate e ha fatto sapere che al momento non intende testimoniare in altre inchieste. Dall'ex «station chief» del servizio segreto Usa, gli inquirenti italiani avrebbero voluto ottenere notizie sul «gruppo di lavoro» che fu costituito all'ambasciata degli Stati Uniti a Roma dal defunto addetto aeronautico Joe Bianchini subito dopo il disastro aereo in stretto collegamento con i servizi segreti italiani: chi vi partecipò?, quali furono le conclusioni a cui il «team» arrivò?

Sul «gruppo di lavoro» Priore ha chiesto di ascoltare di nuovo anche Dick Coe, nel 1990

addetto militare a Roma. In un'intervista rilasciata al giornalista della Rai Massimo De Angelis, il colonnello Coe è stato molto prodigo di particolari, ma ha poi «sfumato» le sue dichiarazioni. In programma per oggi, l'interrogatorio di Coe e il suo confronto con De Angelis non hanno potuto aver luogo nei tempi fissati perché la neve caduta in mattinata su Washington ha ritardato l'arrivo di Coe dal Texas con l'aereo.

L'unico capitolo della «pista americana» che Priore, Salvi e Bianchini hanno potuto approfondire senza intoppi e slittamenti nel corso della loro quarta trasferta in Usa per Ustica è stato quello della Saratoga, grazie all'interrogatorio dell'ammiraglio in pensione James Flatley che nel 1980 comandava la portaerei. Nel corso di un'intervista telefonica James Flatley disse due anni fa che quando avvenne la tragedia di Ustica i radar della Saratoga captarono un intenso traffico aereo nel basso Tirreno. L'ammiraglio ha adesso rimpiazzato gli indicativi con i condizionali.

Mirilo al. DIC 92

Cotti consegna 11 milioni. Bonfietti: «Chi sa ora deve parlare»

Ustica, l'appello è stato raccolto Fondi e solidarietà per l'Associazione

Munte 15/12/92

EMANUELE ROSSANO

■ BOLOGNA. «Mi arrivano ogni giorno quindici bonifici - racconta Daria Bonfietti - e mi ha commosso sentire di nuovo squillare il telefono dell'Associazione, segno che in molti vogliono contribuire all'accertamento della verità. Ora tocca a governo e Parlamento fare in modo che chi sa parli e spieghi cosa è successo quella notte. Un mese fa l'Associazione familiari vittime di Ustica aveva annunciato che erano finiti i fondi per pagare periti ed avvocati ed aveva lanciato un sos. Hanno risposto molti cittadini, enti locali, politici ed associazioni e la battaglia per la verità su Ustica continua.

L'appello è stato raccolto anche dalla Provincia di Bologna. Ieri mattina il presidente della Provincia, Lamberto Cot-

ti ha consegnato a Daria Bonfietti 11 milioni, sei dei quali stanziati dalla Provincia di Bologna e cinque dall'Unione Regionale delle Province dell'Emilia-Romagna. «È un aiuto simbolico - ha detto Cotti - vogliamo dare l'esempio ai cittadini. L'Associazione dei parenti delle vittime ha meriti straordinari».

La Bonfietti ha poi ricordato che il Parlamento deve ancora discutere la relazione elaborata nella scorsa legislatura dalla commissione stragi, «nella quale si chiede di punire coloro che hanno ostacolato il raggiungimento della verità. Tra questi ci sono militari dell'Aeronautica accusati di reati fino all'alto tradimento».

Elogi per il giudice Priore che secondo la Bonfietti «ha fatto in due anni quello che al-



Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari delle vittime di Ustica

tri non hanno fatto in 10, come ricostruire il relitto, ascoltare le registrazioni dei colloqui fatti poche ore dopo il disastro nei centri-radar, andare in America ad interrogare esponenti della Cia e i comandanti della portaerei Saratoga». La proroga per l'istruttoria scade alla fine del '93 e l'Associazione ritiene indispensabile fino ad allora l'appoggio dei suoi periti. «I periti del Politecnico di Torino - ha detto la Bonfietti - hanno portato la verità su un piatto d'argento: quella notte c'è stata una battaglia aerea, il DC9 è stato colpito da un missile e un aereo si è coperto sotto il DC9. E sempre i nostri periti hanno scoperto il giallo dei diari di bordo della Saratoga. È ridicolo dire che quella notte aveva i radar spenti, gli americani quantomeno hanno visto quello che è accaduto nei cieli di Ustica».

Ustica, interrogatori americani

L'ex capo della Cia a Roma non ha risposto alle domande del giudice Rosario Priore

■ PALERMO. Duane Clarridge, capo della Cia in Italia all'epoca del disastro aereo di Ustica, ha detto no: per ora non vuole essere interrogato dal giudice Rosario Priore, che assieme al pubblico ministero Giovanni Salvi e al colonnello dei carabinieri Marcantonio Bianchini è da lunedì in trasferta a Washington alla ricerca di elementi per capire che cosa accadde al DC-9 dell'Itavia caduto in mare il 27 giugno 1980.

Clarridge è coinvolto nello scandalo Irangate e ha fatto sapere che al momento non intende testimoniare in altre inchieste. Dall'ex «station chief» del servizio segreto Usa, gli inquirenti italiani avrebbero voluto ottenere notizie sul «gruppo di lavoro» che fu costituito all'ambasciata degli Stati Uniti a Roma dal defunto addetto aeronautico Joe Bianchini subito dopo il disastro aereo in stretto collegamento con i servizi segreti italiani: chi vi partecipò?, quali furono le conclusioni a cui il «team» arrivò?

Sul «gruppo di lavoro» Priore ha chiesto di ascoltare di nuovo anche Dick Coe, nel 1990

addetto militare a Roma. In un'intervista rilasciata al giornalista della Rai Massimo De Angelis, il colonnello Coe è stato molto prodigo di particolari, ma ha poi «sfumato» le sue dichiarazioni. In programma per oggi, l'interrogatorio di Coe e il suo confronto con de Angelis non hanno potuto aver luogo nei tempi fissati perché la neve caduta in mattinata su Washington ha ritardato l'arrivo di Coe dal Texas con l'aereo.

L'unico capitolo della «pista americana» che Priore, Salvi e Bianchini hanno potuto approfondire senza intoppi e slittamenti nel corso della loro quarta trasferta in Usa per Ustica è stato quello della Saratoga, grazie all'interrogatorio dell'ammiraglio in pensione James Flatley che nel 1980 comandava la portaerei. Nel corso di un'intervista telefonica James Flatley disse due anni fa che quando avvenne la tragedia di Ustica i radar della Saratoga captarono un intenso traffico aereo nel basso Tirreno. L'ammiraglio ha adesso rimpiazzato gli indicativi con i condizionali.

Senza libertà d'informazione Ustica sarebbe soltanto... un incidente aereo

■ Caro direttore, cari colleghi dell'Unità,

il ruolo della stampa, i rapporti con i poteri istituzionali, il rispetto delle garanzie e delle libertà individuali, la prevalenza di un interesse o di un altro nel caso di conflitti tra legittimi interessi costituzionali, il segreto giudiziario, il segreto investigativo, il segreto professionale: sono tutti temi attorno ai quali i giornalisti discutono e si confrontano da anni. E sono tutti temi che richiamano le categorie interessate (quella dei giornalisti, certo, ma anche quelle dei magistrati, degli investigatori, dei parlamentari) a un gran senso di responsabilità. È peraltro un argomento in rapporto al quale ci sono comprensibili difficoltà a trasformare le opinioni in certezze assolute. Ci preoccupiamo, però, quando sentiamo invocare soluzioni che di fatto limitano l'autonomia di scelta e di decisione dei giornali, magari attraverso il divieto di divulgare notizie giudiziarie fin quando non si raggiunga la fase dibattimentale dei procedimenti. Non possiamo non pensare che oggi Ustica sarebbe solo un incidente aereo inspiegabile di cui pochi avrebbero memoria. E non possiamo accettare l'idea di una società in cui venga limitato o impedito il ruolo di indagine, di accertamento e di denuncia del giornalista. Ci preoccupiamo anche quando - è successo dopo il terribile suicidio del giudice Signorino - sentiamo attribuire la responsabilità morale di questa morte dolorosa al giornale che per primo ha pubblicato la notizia delle accuse mosse al giudice da un pentito. All'Unità che nella sua lunga storia ha svolto un ruolo importantissimo anche per aver avuto la capacità e il coraggio di forzare i segreti e i silenzi ufficiali, va la nostra piena solidarietà.

**Guido Dell'Aquila
Franco Di Mare
Francesco Vitale**

Il ministro della Difesa alla Camera
Folena: «Attendiamo ancora la verità»

Strage di Ustica, «insoddisfacenti» le risposte di Andò

Chiede tempo su Ustica, il ministro della Difesa Andò. Assicura alla Camera che l'atteggiamento del governo è cambiato ma non scioglie i nodi del passato. Insoddisfatti tutti i gruppi. «Siamo ancora molto al di sotto delle attese di verità e di giustizia», denuncia il pidessino Folena. Interrogativi sulla costituzione di parte civile da parte del governo. Confermato: il gen. Tascio «non ha più rapporti con la Difesa».

GIORGIO FRASCA POLARA

■ ROMA. A testimonianza della determinazione con cui questo esecutivo dichiara di sostenere l'azione del giudice Priore per fare una buona volta luce sulla strage di dodici anni fa, il ministro Andò ha voluto ieri confermare alla Camera (dov'era chiamato a rispondere ad una valanga di interpellanze e interrogazioni su Ustica) di aver chiesto che il governo si costituisca parte civile nel procedimento contro i responsabili della tragedia nella quale persero la vita gli 81 del DC9 precipitato la sera del 27 giugno '80. «Il presidente del Consiglio ha dato il suo assenso», ha precisato il ministro della Difesa. «Ma non c'è ancora una deliberazione formale del Consiglio dei ministri...», ha notato Alfredo Galasso (Rete) che da tempo rappresenta in giudizio i familiari delle vittime.

Ecco, in un continuo tira-e-molla tra dichiarazioni di principio e concretezza di atti sta la precarietà della risposta di Andò, «del tutto al di sotto - come ha rilevato Pietro Folena, nel replicargli per il Pds - delle attese di verità e di giustizia del Paese». La polemica con i precedenti, anche del suo stesso partito, è trasparente, ma sempre inespressa: «La ricerca della verità è sentita da questo governo come un dovere prioritario». Anche quella per il comportamento degli alleati è palpabile: malgrado le insistenti sollecitazioni a collaborare, gli Usa hanno dato risposta negativa a 13 rogatorie su 33, per non parlare della Francia che ha risposto picche a 6 rogatorie su 6. «Ma allora - gli ha ribattuto Folena - che cosa aspetta il governo ad aprire un vero e proprio contenzioso con questi due paesi ed anche con la Russia, che tace sempre sulla nazionalità del Mig abbattuto sulla Sila, e con la Libia che su questa faccenda mantiene un comportamento ostruzionistico?».

Il resto sullo stesso tono, e con un profilo manifestamente più basso delle intenzioni pur più volte manifestate dal ministro. L'atteggiamento dei vertici della Difesa? «In questi mesi collaborano», dichiara Andò senza però spiegare perché mai allora il gen. Nardini, che ha coperto tutte le manifeste responsabilità di suoi sottoposti, sia sempre capo di stato maggiore dell'Aeronautica e perché non siano stati colpiti quelli che il socialista Franco Piro denuncia come «gruppi

organizzati» che dall'interno dell'Arma boicottano l'opera di verità: «Le saremo più grati - è la chiosa di Piro - quando verrà a dirci chi, come e quando ha sbagliato».

E come giustifica Andò la scandalosa circostanza che gli ufficiali già sotto inchiesta possano avvalersi come periti di altri ufficiali dell'Aeronautica? «Non posso contestare la libertà di difesa di chicchessia; ma posso vietare, e l'ho fatto, che i periti utilizzino mezzi e informazioni d'ufficio», si giustifica Andò mentre conferma che il gen. Tascio, incriminato per alto tradimento proprio in relazione alla strage di Ustica, tra dieci giorni non avrà più niente a che fare con la Difesa: negatogli (dal ministro) un incarico operativo, si è messo anticipatamente in pensione.

E sulla recente, clamorosa pubblicazione della conversazione telefonica di quella notte da cui è saltata fuori la conferma che almeno due aerei Usa volavano nel basso Mediterraneo proprio mentre veniva abbattuto il DC9? «Non posso esprimere valutazioni su materiale ancora coperto dal segreto istruttorio». Così tra l'altro si son perdute nel vuoto altre intriganti domande di Pietro Folena: se per caso il Mario della telefonata sia proprio il maresciallo Mario Dettori poi morto «suicida» nell'87; da dove venivano i due Phantom atterrati a Villafranca dopo la tragedia di Ustica; a quale aereo Corsair, (e di quale nazionalità) apparteneva il serbatoio ritrovato di recente.

Da qui non solo l'insoddisfazione generale per il rapporto di Andò, ma la concordanza tra esponenti dell'opposizione (anche Rifondazione, Verdi, Lega, Msi, oltre che i radicali) e della stessa maggioranza su alcuni elementi che spostano il contenzioso-Ustica su un terreno più avanzato. Significativo per esempio il fatto che sia stato proprio il dc Mario Tassone a considerare interlocutoria la risposta del ministro della Difesa e a sollecitare «un aggiornamento a breve scadenza» delle informazioni e soprattutto dei giudizi del governo. Ed ancor più che tutti abbiano sollecitato la discussione da parte delle Camere della relazione presentata nell'aprile scorso dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi. Come ha sottolineato Folena, «già lì c'è tutta la sostanza politica della vicenda, ci sono tutte le responsabilità, tutti i nomi».

Ustica / Le ultime rivelazioni

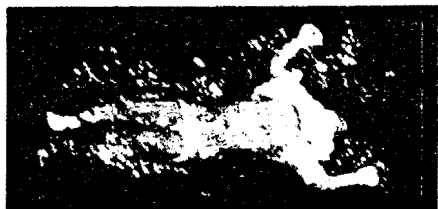
A un passo dalla guerra

Quattro verità finora inconfessate. E un terribile dubbio su una delle voci.

di CORRADO INCERTI

Chi è quel Mario, ufficiale dell'aeronautica militare italiana, che parla con due colleghi di aerei americani in volo quella sera maledetta del 27 giugno del 1980, quando tra Ponza e Ustica cadde nel Tirreno un Dc9 dell'Itavia con 81 persone a bordo? Due delle possibili risposte sono agghiaccianti. Può essere Mario Naldini, il pilota delle Frece Tricolori morto nell'agosto del 1988 nell'incidente di Ramstein, o Alberto Mario Dettori, radarista in servizio, quella sera, a Grosseto, trovato impiccato sette anni dopo la strage di Ustica. Dettori, la mattina successiva alla tragedia, aveva detto alla cognata: «Siamo stati a un passo dalla guerra».

Il nome di Mario, assieme a quelli di Nicola e Sandro, appare in un nastro magnetico dimenticato per oltre dieci anni nel magazzino del Palazzo di giustizia di Roma. I tre ufficiali, nel centro radar di Grosseto, parlano, un'ora e quattro minuti dopo la strage, dello scenario che hanno visto nel cielo del Basso Tirreno e il loro colloquio è registrato automaticamente, per via di una linea telefonica lasciata aperta (il canale militare 15), dal centro di Ciampino. Il nastro della conversazione, sequestrato dal sostituto procuratore Giorgio Santacroce nel luglio del 1980, riesumato nel 1991 da Rosario Priore, il giudice istruttore che si occupa da due anni di Ustica, ascoltato, filtrato e trascritto nei primi



cinque mesi del 1992, comincia a far luce su quella notte dei misteri. E mostra, per l'ennesima volta, l'inconsistenza della lunghissima prima fase dell'inchiesta giudiziaria, condotta, sino al luglio del 1990, dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli e da Santacroce. «La vicenda di Ustica» dice Franco Di Maria, uno degli avvocati dei familiari delle vittime della strage «è segnata da una serie innumerevole di ritardi e omissioni, che hanno allontanato e rischiato di compromette-

intruso. «Qui poi il governo quando so' americani non valgono un cazzo» dice X-Sandro, che si traduce con «i nostri non fanno nulla contro gli americani». Quarto. La portaerei americana Saratoga non era in rada nella baia di Napoli, come la Marina statunitense ha sempre sostenuto sin dal 1980 (Mario: «Dicono che là nella rada non ce l'hanno trovata»). «Quella sera» dice l'avvocato Di Maria «c'era, nei cieli del Basso Tirreno, uno scenario di guerra, che in tutti questi anni è sempre stato accuratamente occultato. Il Dc9, che era partito con due ore di ritardo, ci è capitato dentro. Che poi sia stato abbattuto da un missile o sia caduto per una collisione lo dovranno provare i periti. Ma su quel cielo, quella notte c'era guerra. Ricordiamo il Mig libico caduto sulla Sila. E c'erano aerei statunitensi».



NASTRO RIESUMATO. Il giudice Priore (a sinistra) ispeziona i resti del Dc9. In alto, la foto di una delle vittime, diventata simbolo della strage.

re l'accertamento della verità. I fatti di oggi denunciano la responsabilità di magistrati che tengono nastri nel cassetto per dieci anni».

Dalle 17 pagine della trascrizione del nastro dimenticato emergono, tra le molte frasi confuse e altre classificate come «incomprensibili», quattro punti fermi. Primo. I tre ufficiali, dei quali quello classificato X (Sandro) è quasi certamente un pilota, X1 (Nicola) è un radarista e Mario è probabilmente un pilota, hanno visto, sugli schermi radar (probabilmente i piloti dal loro aereo), un Phantom americano in volo nella zona del Dc9. Secondo. Due F104 della nostra aeronautica sono stati fatti decollare per intercettarlo. «Voi l'avete visto, stavate lì» dice il radarista X1-Nicola. Terzo. Le autorità italiane non hanno voluto o potuto fare nulla contro il Phantom

Gli americani. Dopo dieci anni di silenzi, da quando l'inchiesta ha ripreso forza, la presenza di mezzi Usa in azione quella sera è emersa da molti nastri di colloquio tra i vari centri dell'aeronautica militare italiana. Alle 22,25 del 27 giugno 1980 un sottufficiale dello stato maggiore telefona al Terzo comando regionale di Martina Franca e dice: «L'ufficiale di controllo del traffico di Roma 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...». Il sottufficiale Roberto Bruschina sollecita, dalla torre di controllo di Ciampino, una richiesta di aiuto all'ambasciata americana di Roma. Bruschina, interrogato tre volte dai magistrati, ha rivelato che alcuni ufficiali addetti al controllo del traffico aereo militare di Ciampino gli avevano segnalato la presenza in volo, quella sera, di caccia «decollati dal mare». Vale a dire da una portaerei.

Scenario di guerra. Nel giugno scorso Priore e i sostituti procuratori Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli hanno fatto una scoperta che potrebbe far compiere passi da gigante a questo scenario. Tra i rottami del Dc9 ripescati in mare è stato trovato un serbatoio ausiliare di un caccia Corsair, l'aereo imbarcato sulle portaerei americane. Il serbatoio, posto sotto la pancia dei caccia, non può mai essere sganciato durante le esercitazioni. Lo può solo in un caso: in azioni di guerra. ●

Quella gita fuori porto

In rada a Napoli, dice il Pentagono. Ma il giornale di bordo ha un foglio di troppo.

di CORRADO INCERTI

C'è una sola certezza sui movimenti della Saratoga, la portaerei americana al centro dello scandalo di Ustica, questa brutta storia zeppa di depistaggi, bugie, silenzi ufficiali che parte dagli 81 morti del Dc9 Itavia precipitato nel Medio Tirreno la sera di venerdì 27 giugno del 1980. Dal 3 al 6 luglio, una settimana dopo la tragedia, la nave era in rada a Napoli: il personale, infatti, era a terra, per partecipare a una «Fiesta americana», con tanto di gare sportive, boxe, pasticcini e torte (12 mila per la precisione), gite turistiche per l'Italia. È quanto risulta nelle carte chieste da *Panorama* e da Greenpeace, in base al Freedom of information act, all'amministrazione americana. Carte incomplete, piene di omissis, di interi paragrafi anneriti; le uniche, comunque, che gli Usa hanno concesso.

Ma la sera del 27 giugno la Saratoga dov'era? Nella baia di Napoli con i radar spenti, come ha riconfermato il 12 novembre scorso il portavoce del Pentagono, Pete Williams, o in navigazione nel Tirreno, come comincia ad affiorare dall'inchiesta del giudice istruttore Rosario Priore? Nel giornale di bordo (Ship's Deck Log) della Saratoga, l'ufficiale Palmatier e il sottufficiale Fisher scrivono che, durante il loro turno dalle ore 20 alle ore 24 (il Dc 9 cadde alle ore 21), la portaerei era «anchored as before», ancorata come prima, cioè in rada, e che «il controllo del ponte segnala che tutto è in ordine» («all secure»). Ma lo stesso giornale e i documenti sulle operazioni di quella primavera contengono tali stranezze, incongruenze e cancellazioni da far fortemente dubitare della loro completa veridicità.

Per i due mesi di giugno e luglio, nella copia del giornale di bordo della Saratoga in mano a *Panorama* (vedere l'illustrazione in basso), i rapporti sui turni di guardia, ogni quattro ore, sono scritti dal sottufficiale in servizio e controfirmati dal suo superiore. In qualche raro caso il sottufficiale scrive due rapporti di seguito. Dalle otto del mattino del 27 giugno alle quattro del mattino del 28 ben cinque rapporti, per 20 ore complessive, con la nave «ancorata» e «tutto in ordine», sono scritti, sette ore dopo la caduta dell'aereo dell'Itavia, dallo stesso sottufficiale, che si

chiama Rose, e controfirmati, poi, da cinque diversi ufficiali. Perché mai? E perché i sottufficiali Good e Fisher scrivono altri rapporti con la loro calligrafia e in quelle 20 ore lasciano l'onere della scrittura a Rose?

Non basta. I fogli di protocollo delle due settimane che precedono la tragedia e quelli dei giorni seguenti recano, in alto a sinistra, questa intestazione: «Opnav 3100/99 S/N 0107-LF-031-0495», con la scritta «front» e «back», il davanti e il retro del foglio. Per i due turni che vanno dalle ore 16 alle ore 24 del 27 giugno il foglio di protocollo cambia, l'intestazione è «Navpers», i numeri sono diversi e il retro del foglio è interamente bianco. Una pagina anomala: a qualsiasi segretaria verrebbe in mente un inserimento successivo, favorito dal fatto che i fogli del giornale di bordo non sono numerati.

Per quanto riguarda le operazioni della Saratoga, altri forti dubbi. Pete Williams dice ufficialmente che la portaerei non si è mossa dalla rada di Napoli dal 23 giugno al 6 luglio, ma dal programma della nave risulta, per il 2 luglio, una «fast cruise», una crociera veloce, poi confermata in un altro documento con la dubbia scritta «drill» («esercitazione») in un altro documento. Le descrizioni delle esercitazioni militari della nave con altre forze Nato si fermano al 22 marzo. Nulla sull'operazione Tridente, con gli italiani, del 19-20 giugno. E c'è nelle carte una frase che richiede una risposta. Il comandante del gruppo Cruiser Destroyer 8 (in-

crociatori e cacciatorpedinieri) scrive: «Il livello dei collegamenti è stato straordinario. Il gruppo di battaglia non ha mai perso il quadro. Con le forze Usa erano in collegamento due unità francesi, tre italiane e tre aerei». Quando è avvenuta questa esercitazione?

Dalle carte Usa appare chiaro che gli americani, con riunioni e rapporti, si interessarono subito della caduta del Dc9 (ma lo hanno sempre

negato), per ben sei mesi addebitata a cedimento strutturale del velivolo. E risulta che i vertici Usa hanno «scaricato» l'ex ammiraglio della Saratoga, James Flatley. Nel luglio del 1990, l'ambasciatore Usa in Italia, Peter Secchia, segnala al dipartimento di Stato che, in un'intervista al Tg2, Flatley ha riconosciuto che, la sera dell'incidente, i radar della portaerei erano in attività. La risposta del dipartimento è secca: «L'ammiraglio in pensione Flatley non rappresenta il punto di vista ufficiale Usa».

(ha collaborato
Paolo Miggiano)

USTICA

Europeo
14 FEBBRAIO 1992

Un ufficiale svela: «Ecco la verità»

di DANIELE PROTTI,
SANDRO PROVVISORATO
e VITTORIO SCUTTI

Sono stati assassinati? Non è stato un incidente, e neppure un missile? Le 81 vittime del Dc9 Itavia, passeggeri ed equipaggio, erano testimoni scomodi, da eliminare? È la nuova, agghiacciante ipotesi che oggi si presenta sui tanti misteri di quella notte tra il 27 e il 28 giugno 1980 sul mare e il cielo di Ustica. E viene presentata da un teste a lungo interrogato dai magistrati inquirenti. Andiamo con ordine.

Il 21 gennaio scorso l'avvocato dei familiari delle vittime di Ustica, Alfredo Galasso, dichiara a Radio Radicale: «Le indagini in corso dimostrano che il Dc9 Itavia è arrivato integro in mare». Aggiunge che i soccorsi sono stati probabilmente ritardati. Afferma: «Ci troviamo alle soglie dell'omicidio volontario». L'indomani i giornali pubblicano distrattamente, o ignorano, questa notizia. Eppure è clamorosa. Perché smentisce non solo la tesi (da anni ormai riconosciuta come inesistente) del «cedimento strutturale» o dell'attentato, ma anche quella del Dc9 abbattuto da un missile. Un aereo colpito da un missile mentre vola a seisettemila metri d'altezza viene gravemente danneggiato in aria, i rottami (in base a peso, dimensioni, venti ecc.) si spargono su una superficie di molte decine di chilometri. L'affermazione dell'avvocato Galasso, sottovalutata dalla stampa, non è però una novità assoluta. L'ipotesi del Dc9 ammarato e non precipitato in mare, la sera del 27 giugno 1980, è già stata presentata proprio dall'*Europeo* il 7 luglio 1990, riportando la testimonianza di un pilota della marina militare, Sergio Bonifacio. Il nostro giornale ha continuato per mesi a produrre inchieste e documentazioni sulle «stranezze» incredibili della vicenda: i soccorsi, il Mig libico, l'addestramento di piloti arabi in Italia, l'affollamento del cielo del Tirreno - quella sera - con molti aerei militari di varie nazionalità, gli imbrogli del recu-

Quella notte i servizi segreti utilizzarono il Dc9 dell'Itavia per coprire un agguato a Gheddafi. Ma la trappola finì in una tragedia

pero del relitto a cura dell'Ifremer, le responsabilità dei magistrati inquirenti. I materiali prodotti dall'*Europeo* sono stati vagliati e apprezzati a suo tempo dal presidente della Commissione stragi, Libero Gualtieri, e sono stati esaminati dal giudice Rosario Priore, che dall'agosto '90 è subentrato a Vittorio Bucarelli nel lavoro di indagine. Nei mesi successivi molti riscontri si sono aggiunti agli elementi sollevati dal nostro settimanale.

Ora l'*Europeo* pubblica una intervista dalla quale emerge una spiegazione, nuova e terribile, della strage. Se provata, le accuse ai tredici alti ufficiali dell'aeronautica incriminati da Rosario Priore diventano una bazzecola, perché emergono responsabilità più gravi, di autorità militari e politiche. È un ufficiale della marina militare, Angelo Demarcus, a fornire informazioni sconvolgenti. Sardo di Pattada (Sassari), con un lungo e documentato stato di servizio effettivo dal luglio 1958 al novembre 1983 (successivamente è stato collocato in ausiliaria), decorato con la croce d'oro nell'84 e provvisto di Nos (nulla osta di segretezza), Demarcus ha ricostruito in una monografia di 400 pagine, intitolata «Non solo Ustica», tutte le sue scandalose indagini. Che ora spiega in questa intervista.

Prima di tutto dica come ha raccolto le sue informazioni.

«Lo dirò alla Commissione stragi, come l'ho detto ai magistrati che mi hanno interrogato. Comunque avevo consegnato una copia del mio scritto, oltre che al

Angelo Demarcus, ufficiale della marina militare, ha ricostruito le fasi della notte fra il 27 e il 28 giugno del 1980, quando il Dc9 dell'Itavia con 81 persone a bordo finì in mare. Demarcus, che è stato lungamente interrogato dai magistrati, sostiene che l'aereo fu abbattuto durante una battaglia fra aerei libici nel cielo di Ustica

giudice Priore, anche all'onorevole Giuseppe Zamberletti».

Perché ora decide di uscire allo scoperto, sulla stampa?

«Perché farlo, con tanto di nome e cognome, è un modo per garantirmi. Diciamo una polizza di

assicurazione. Alcuni di quelli che sapevano e non volevano dimenticare sono morti. Tra questi anche un mio amico, Mario Alberto Dettori».

E gli altri morti?

«Ne cito alcuni: il colonnello Giorgio Teoldi, il capitano Maurizio Gari e, appunto, il maresciallo Dettori. Tutti dell'aeronautica militare, tutti morti misteriosamente».

Come c'entrano con la strage di Ustica?

«Erano in servizio a Grosseto e a Poggio Ballone. Poggio Ballone è il centro radar che intervenne subito nella fase di crisi tra le 20,46 del 27 giugno e le 8,00 del giorno dopo. Questi uomini decisero di mantenere sigillati i nastri radar e fonici, firmando tutti la busta e custodendola in cassaforte. Nell'agosto successivo Teoldi morì in un incidente d'auto. Nell'81 morì Gari, per un collasso».

Perché queste morti sono sospette? Ha qualche prova?

«Nessuna, ora. Ma fu Mario Dettori a dirmi che non credeva che Teoldi e Gari fossero deceduti per provvedimenti del Padreterno. Mi ricostrui pazientemente plot e tracce radar, mi raccontò del particolare della busta sigillata e delle pesanti pressioni ricevute per mantenere un silenzio tombale».

Ricevute da chi?

«Da parecchi alti ufficiali. E mi parlò anche del maresciallo Antonio Berardi che a più riprese gli disse: "Se parli sono cazzi". Poi morì anche Dettori».

Come e quando?

«Non so se abbia seguito il mio consiglio di scrivere tutto e trasmetterlo a chi di dovere. Sta di fatto che il 22 o 24 marzo '87 (non ricordo esattamente) mi telefonò dicendo che era morto anche il capo dei laboratori [il generale Licio Giorgieri, ucciso dalle Ucc, terroristi rossi, ndr], e che a quel punto era intenzionato a fare qualcosa. Lo trovarono impiccato il 30 marzo, pochi giorni dopo la nostra telefonata. Mario Alberto era appena tornato da Montaget (Francia) dove era stato inviato a frequentare un corso di aggiornamento e interscambio con i centri radar dell'aeronautica francese. Al suo ritorno era accompagnato da un giovane, di nome Roland, un tipo strano che gli stava sempre alle costole. Mario aveva detto che si sentiva sorvegliato, ma non solo da Roland, tanto che ogni tanto cercava microspie o altro in casa. Roland scomparve lo stesso giorno in cui Mario venne trovato ap-

peso ad un albero sul greto di un fiume alla periferia di Grosseto. Non mi risulta che nessuno abbia mai indagato per appurare chi era e che cosa faceva questo Roland».

Cosa sapeva Dettori della strage di Ustica?

«Quella notte Dettori era l'identificatore in servizio a Poggio Balone; vi restò fino alle 8,30 del 28 giugno. L'identificatore è quello che in pratica accerta l'identità di tutti gli aerei in volo (modello, nazionalità, rotta ecc.), e quindi - in base alla classificazione in "amici", "nemici" o "sconosciuti" - informava il Master per i provvedimenti del caso. Essendo un esperto si era accorto che alcuni voli pianificati non quadravano e che erano attivi in aria molti disturbatori radar. Mario Dettori mi raccontò queste cose a partire dall'86. Mi sembrava terrorizzato, ma non voleva altro. Fu dopo la sua strana morte che cominciai a sospettare che dietro le sue parole c'era molto di più. E iniziai a cercare riscontri, parlandone anche con l'avvocato Ferrucci, uno dei legali dei familiari delle vittime. E feci una serie di collegamenti tra notizie che avevo appreso in passato e che magari non avevo valutato a sufficienza».

Per esempio?

«Per esempio, l'addestramento in Italia di piloti algerini, iraniani, iracheni e libici in passato mi erano sembrati del tutto normali. Ma

se si considerano questi addestramenti (che avvenivano su aerei da combattimento Mig) e la notte del 27 giugno, allora le cose sono diverse. Se poi si pensa che contemporaneamente lo stesso addestramento, tramite la società Ali, si effettuava anche in suolo libico, il quadro cambia perché dà una connotazione diversa all'addestramento nelle basi italiane.

«Un altro esempio riguarda il lavoro di un magistrato della Corte dei conti, il dottor Giorgio Aterno. Fu lui a scoprire la stranezza delle diversità tra la fattura presentata dall'Ifremer [la ditta francese, legata ai servizi segreti d'Oltralpe, che effettuò il primo recupero del relitto, ndr] e i pezzi effettivamente portati a galla. Oppure, ecco un altro esempio, la questione del Mig recuperato sulla Sila e subito restituito alla Libia. Ma che, miracolosamente, è riapparso in un hangar di Pratica di Mare. E a questo punto mi è tornato in mente quello che mi aveva detto Dettori: c'era in volo anche un Mig bianco e azzurro. Colore diverso dal giallo bruno dei Mig libici. E diverso dai rottami nell'hangar di Pratica di Mare».

Senta, perché non prova ad andare con ordine nella sua ricostruzione della vicenda, magari partendo proprio da Bologna, la sera del 27 giugno 1980?

«Veramente bisognerebbe cominciare da Roma, Parigi, Washington, Malta e Tripoli».

Perché?

«Perché altrimenti non si capisce nulla. Prendiamo Malta. Per gli inglesi era scaduto il trattato con Malta, e la Nato così perdeva la più grande portaerei del Mediterraneo. Gheddafi voleva mettere le mani su Malta per agevolare il posizionamento dei sommergibili russi; continuava a dare armi ai terroristi di varia specie, e cominciava a cercare di costruirsi la bomba atomica. Una situazione, insomma, intollerabile. E infatti venne decisa quella che doveva essere la mossa risolutiva».

Quale?

«Uccidere Gheddafi».

E come?

«Per mano di militari libici, così da far apparire l'eliminazione del colonnello come un fatto interno alla Libia. Restava il problema di come e dove reclutare il o i killer. La scelta cadde su alcuni piloti libici che in quel periodo si stavano addestrando segretamente in Italia con i loro Mig (che però i servizi conoscevano come pronti a tradire Gheddafi). E precisamente alla base di San Pancrazio Salentino (Lecce) e in quella di San Lorenzo

(Sardegna). All'operazione collaboravano ufficiali della Cia, del francese Sdece, del Sismi (allora guidato dal piduista generale Giuseppe Santovito); furono loro gli autori del piano per far fuori Gheddafi».

Quale piano?

«Far cadere in trappola Gheddafi, usando appunto uno dei Mig presenti in Italia. Italiani e francesi sapevano che il dittatore libico la sera del 27 giugno 1980 aveva in programma un volo a Varsavia [anche se, come ha recentemente pubblicato il Corriere della Sera, a volte si fermava segretamente a Roma, ndr]. E si sapeva che il piano di volo prevedeva il passaggio dell'aereo libico nel cielo italiano lungo l'aerovia Ambra 13, un corridoio nel quale normalmente passa il traffico civile. Il Mig killer o "traditore" doveva intercettare l'aereo di Gheddafi, in un punto preciso dell'Ambra 13, esattamente il punto Condor, proprio sopra Ustica. Il punto Condor segna l'incrocio tra l'Ambra 13 e un'altra rotta aerea, la Dw 12».

Perché proprio lì?

«La Dw 12, che unisce praticamente il cielo di Alghero e quello di Crotone e viceversa, è una aerovia riservata ai voli militari. L'incrocio con l'Ambra 13 (traffico civile) è sempre stato considerato pericolosissimo per il rischio di collisioni tra supersonici da guerra e velivoli di linea. Dunque ideale per far apparire casuale la caduta di un velivolo civile. Così si voleva mascherare l'attacco di un Mig contro l'aereo di Gheddafi».

Fin qui tutto chiaro. Ma cosa c'entra il Dc9 Itavia?

«Il Dc9 doveva decollare da Bologna per Palermo alle 18,02. Partì invece due ore esatte dopo, alle 20,02. Il ritardo, mai spiegato, fu in realtà organizzato per consentire al Dc9 di arrivare sul punto Condor alle 21, quando doveva passare Gheddafi. E il Dc9 doveva fare da schermo al Mig killer: doveva nascondere ai radar il momento dell'attacco del Mig, che si era nascosto, per così dire, proprio sotto il Dc9».

Chi ordinò di ritardare il Dc9?

«Certamente un ufficiale dell'aeronautica militare. A quel tempo tutti gli aeroporti erano gestiti dall'arma azzurra».

Dunque il Dc9 decolla alle 20,02 dal Marconi di Bologna. E poi?

«Ventidue minuti dopo, alle 20,24, un Mig 23 U Flogger d'addestramento (bianco e azzurro, biposto, con pilota e secondo, arma-

to di missili) raggiunge il Dc9 e si piazza sotto la sua pancia. Nessun radar, in quella posizione, può individuarlo facilmente. I piloti erano istruiti dai servizi segreti sul che fare. Il Mig era decollato segretamente dall'aeroporto militare di Grosseto, proveniente dalla base di San Pancrazio. Volando alla stessa velocità, Dc9 e Mig si avvicinano al punto Condor. Manca poco all'ora X, ma un fatto imprevisto sconvolge il piano.

Quale evento imprevisto?

«Va ricordato che nei nostri servizi si erano sempre fronteggiate due fazioni, una filoisraeliana e l'altra filoaraba. Da questa parte una soffiata e Gheddafi viene avvertito: siamo sempre al 27 giugno, Gheddafi si trova sopra Malta e inverte la rotta. Torna a Tripoli. E contemporaneamente ordina la ritorsione, della quale è incaricato il capo dei piloti libici in addestramento al San Lorenzo-Decimomannu. È a questo punto che scoppia il guaio».

Continui.

«Dalla base sarda si alzano due Mig 23 monoposto color giallo-bruno (i colori mimetici usati dagli aerei libici nelle operazioni terrestri). Ed è da questo momento che tutti gli schermi radar della zona si animano di miriadi di tracce. Scatta l'allarme rosso. È la guerra».

Il nostro settimanale, sul numero del 4 agosto 1990, pubblicò la testimonianza di un italiano che lavorava alla base di San Lorenzo. Disse che la sera del 27 giugno '80 sparirono due piloti libici che si addestravano e nei giorni successivi tutti gli altri venti libici. La circostanza quadra con quanto dice lei. Ma aggiunge che quella sera c'è stata guerra. Hanno sparato?

«Stiamo parlando di aerei supersonici, i tempi sono rapidissimi. Uno dei due Mig diciamo lealisti, decollato da San Lorenzo-Decimomannu, spara un missile a testata inerte [in addestramento non erano armati, ndr]. La vampata è vista sia dai piloti del Dc9 sia da quelli del Mig killer, quello bianco azzurro, che volava sotto il Dc9. Per sfuggire all'impatto con il missile il Mig killer vira bruscamente, forse anche il Dc9 tenta una manovra di disimpegno. I due si toccano, ed è un impatto fatale: il Mig perde il timone di coda urtando contro il vano del carrello anteriore del Dc9, e questo pertanto ha le ruote anteriori bloccate. Non può più atterrare normalmente».

Peggio di così, per il piano anti-Gheddafi, non poteva andare...

«Infatti. Il Mig non è più governabile, e va a schiantarsi sulla Sila. Ma non da solo: anche uno dei due Mig libici, che lo segue, non riesce a riprendere quota e si schianta anche lui».

Come? Sulla Sila dunque finirono due Mig anziché uno?

«Sì. In un vallone detto Timpa

della Magara finisce il Mig bianco azzurro; a circa un miglio di distanza quello giallo bruno».

Allora i morti furono tre?

«No, morì soltanto il pilota del Mig inseguitore; i due piloti del Mig killer, bianco azzurro, si salvarono con il paracadute. E furono prelevati da un elicottero e portati in una base militare non molto lontana».

Lei sta parlando di magia. È stato trovato un solo Mig, e lei parla di due. L'altro può scomparire come se niente fosse?

«Quello fatto trovare ufficialmente il 18 luglio '80 (nel modo rozzo che conosciamo), cioè 22 giorni dopo la strage, era il relitto del Mig inseguitore, quello giallo bruno monoposto. L'altro, quello bianco azzurro, fu fatto sparire subito, perché poteva creare infiniti problemi: si poteva risalire al suo punto di decollo. Cioè da una base italiana, quella di Grosseto».

Quali prove ha per sostenere una simile tesi?

«Non è una tesi. Le prove ci sono, e tante. Ricordo solo che agli atti dell'inchiesta c'è anche la testimonianza, raccolta l'anno scorso, del sergente dell'esercito Filippo Di Benedetto. Ha dichiarato di essere stato comandato di guardia la notte tra il 27 e il 28 giugno '80 sulla Sila e di aver visto i resti di un aereo bianco azzurro, senza segni di identificazione. Ha aggiunto di aver visto, più in là, due paracadute aperti. Ripeto: di quel Mig non si doveva più trovare traccia. E l'hanno fatto sparire».

E il secondo Mig inseguitore, mandato da Gheddafi?

«Fu abbattuto in mare circa 20 miglia al largo della costa calabrese, da una caccia occidentale».

Insomma, quella sera il cielo del Basso Tirreno era un via vai di jet militari che si facevano la guerra?

«Esattamente. Lo provano i tracciati radar e le registrazioni foniche della rete integrata Nadge fino alla sede di Bruxelles. Un complesso di occhi, orecchie e memorie ancora non consultate da chi di dovere».

Lei lo ha fatto?

«No comment».

Ma quanti aerei c'erano quella sera? Lei lo può dire?

«Vi erano almeno due Pd 808, due Atlantic Breguet, due elicotteri, un Beechcraft (quello poi caduto nei pressi dell'isola d'Elba), un Dc9 militare e tre F104. Tutti italiani. Poi un Awachs, quattro Phantom e altri due jet americani. Poi cinque aerei non identificati, presumibilmente della portaerei francese Clemenceau».

Torniamo al Dc9 Itavia. L'abbiamo lasciato in aria, con il portellone del carrello anteriore bloccato. Cosa succede?

«Sono le 20,55. Sta a quattro miglia da Ponza e a 145 da Ustica. Il comandante Domenico Gatti segnala l'avaria e chiede l'assistenza per ammarare vicino a Ponza. Da Ciampino gli...».

Un momento. L'ultima comunicazione dal Dc9 fu del copilota Enzo Fontana, che riuscì a dire solo «Gua...», come registrato dalla scatola nera (l'unica delle due analizzata). Come è possibile che il comandante Gatti abbia chiesto il permesso di ammarare?

«La versione ufficiale è falsa. E vi spiego perché e come. Nessuno ha mai rilevato ufficialmente la presenza in cielo, quella sera, attorno al Dc9, di due Pd 808. Sono aerei capaci di impossessarsi elettronicamente di tutte le comunicazioni esterne di un altro velivolo e di dirottarle verso altre stazioni riceventi. L'equipaggio del Dc9 Itavia in realtà continua a comunicare e ricevere per molto tempo dopo l'ora ufficiale della sua caduta (le 21,04). Da Ciampino Gatti riceve l'ordine di attendere in volo. Pochi minuti dopo tre caccia lo circondano e lo guidano verso un tratto di mare "tranquillo" per

l'ammarraggio. Arrivato sul punto 39 gradi e 55 primi nord e 12 gradi e 59 primi est, a velocità minima, il Dc9 scarica tutto il kerosene dai serbatoi e vola fino all'arresto dei motori. Una leggera brezza contraria (intorno ai 15-20 nodi) favorisce la planata con la prua rivolta a nord-ovest. E si posa nella zona indicata dai caccia che lo guidavano. Sono le 21,46».

Come fa a sapere questa ora? Ha letto qualche nastro finora segreto?

«No comment».

Quindi lei dice che l'aereo, che a quel momento è già ufficialmente caduto, invece ammarava e galleggiava. E i passeggeri?

«A bordo stanno tutti bene. Hanno già indossato i salvagente, tolte le scarpe e liberati i canotti di salvataggio (cosa che di certo non avrebbero avuto il tempo di fare se l'aereo fosse esploso colpito da un missile!). I tre caccia di

scorta si allontanano. E qui avviene un fatto singolare. La direzione dei soccorsi viene assunta in modo pressante dal Cop (il centro operativo di pace, con sede a Roma), e prende a sua volta ordini dal Cosma (Centro operativo di guerra a Monte Cavo), inspiegabilmente attivato quando dovrebbe essere in sonno, dal momento che non esiste ufficialmente né uno stato di belligeranza né una esercitazione militare in corso. Chi dovrebbe istituzionalmente organizzare i soccorsi viene "confuso" e tenuto all'oscuro di tutto».

Vuol dire che c'è stato un sabotaggio intenzionale dei soccorsi?

«Sì. Avete già scritto le strane deviazioni cui furono sottoposte le navi che potevano essere subito impiegate. L'elenco è lungo, dettagliato, si tratta di cose provate e riprovate. Sta di fatto che alle sette del mattino del 28 giugno il Dc9 si trasforma in una bara liquida. C'è un movimento sussultorio. Il Dc9 solleva prima un motore e poi la coda. Quindi scompare».

Agghiacciante. Si rende conto che quanto dichiara è gravissimo?

«Sì».

In più occasioni è stato negato che l'aereo possa galleggiare così a lungo. Secondo quanto lei dice il Dc9 è rimasto a galla dieci ore, il che coincide con la testimonianza di Sergio Bonifacio. Ma come è possibile?

«Tecnicamente il Dc9 poteva continuare a galleggiare. Lo avevano imbragato».

Si spieghi.

«Era stato agganciato con un cavo dalla nave Bucaneer della Subsea Oil Service. Era in quella zona per ricerche petrolifere. E non a caso il Dc9 è stato fatto ammarare proprio lì».

Ma se era agganciato perché si è inabissato?

«Lo hanno fatto inabissare».

Ma come può dirlo?

«Esistono i nastri e le registrazioni di volo di un elicottero e di un Atlantic Breguet. Ci sono i rapporti di volo (quelli veri). C'è la testimonianza di Bonifacio, sempre troppo dimenticata e che voi dell'Europeo avete riportato, anche se parzialmente. Questa testimonianza è stata verbalizzata più volte. Bonifacio la mattina del 28 vide e soprattutto registrò con gli apparecchi di bordo il Dc9 che galleggiava ancora e poco più lontano vide in profondità un'ombra lunga e scura, quasi certamente un sommergibile. Con dieci onde d'urto e con un cavo d'acciaio non è difficile tirare giù un aereo che galleggia».

Lei praticamente afferma che è stata una strage intenzionale.

È così?

«Certo».

Ma perché?

«Perché a quel punto i passeggeri e soprattutto l'equipaggio avrebbero potuto raccontare ciò che era accaduto. Fu scelta la loro morte per non rischiare uno scandalo politico e militare».

Ci fu o c'è qualcuno che vide e sa tutto?

«Più d'uno. Per esempio il generale Luciano Meloni. Quella sera era in volo su uno dei due Pd 808 che seguirono tutta l'operazione. Partì da Linate alle 20,50, rientrò a Ciampino alle 22,45».

La sua è un'accusa gravissima.

«Il generale Meloni se vuole può querelarmi».

Ma esistono prove di tutto quello che lei afferma in questa intervista? Rifletta bene prima di rispondere.

«Certo che esistono. Lasciamo perdere quanto è rimasto dei tracciati radar e delle registrazioni foniche dei tanto discussi centri aerei. Quei documenti sono stati alterati, manomessi, tagliati. Al loro posto ne vanno esaminati altri: sono codificati e incancellabili, a partire da quelli di Poggio Ballone. Poi: quelli della V Ataf di Verona, dello Shape di Bruxelles, del terzo Roc di Martinafranca, della stazione 057 di Roma, i nastri dell'Atlantic Breguet. E ancora: le registrazioni del Cop e tra il Cop e Poggio Ballone. La verità su quella lunghissima e tragica notte è lì, con la prova delle menzogne, delle reticenze, degli insabbiamenti e del colossale depistaggio imbastito sulla strage. Ma, come ho già scritto, non fu solo Ustica».

Daniele Protti

Sandro Provvigionato

Vittorio Scutti

Perché i soccorsi tardarono tanto ad arrivare

Le rivelazioni di Demarcus fanno sospettare che i soccorsi destinati al Dc9 di Ustica siano stati ritardati per occultare una strage.

Il primo mezzo di soccorso a partire fu un elicottero decollato alle 21,55: quasi un'ora dopo l'incidente al Dc9 e dieci minuti dopo il suo ammaraggio. Al terzo distacco ricerca e soccorso di Brindisi l'allarme arrivò alle 21,49. Al dipartimento della marina del Basso Tirreno a Napoli alle 22,20.

La Proteo, nave militare specializzata nei soccorsi in mare, all'ancora a Napoli, non venne allertata. Nessuna urgenza neanche per un elicottero SH-3D che aveva appena trasportato sull'isola di Ustica il ministro del Turismo Nicola Signorello, che

partecipava ad una festa. La nave oceanografica Bannock, alla fonda sempre ad Ustica, venne fatta partire, ma con coordinate sbagliate. Due Atlantic-Breguet, aerei adattissimi al soccorso, in volo di esercitazione, vennero fatti rientrare alla base rispettivamente due ore e mezzo e quattro ore e mezzo dopo che il Dc9 era sparito dagli schermi radar. Non vennero allertate neppure nove navi (7 italiane e 2 francesi) in esercitazione a un centinaio di miglia dal luogo dove l'aereo galleggiava.

L'allarme venne dato invece a tre navi destinate ad arrivare troppo tardi: la Doria, in porto a Cagliari, salpò all'1,30. La fregata Alpino si mosse alle 2,30. L'altra fregata Orsa addirittura alle 6,45.

Chi è il generale Luciano Meloni

Tra i sette generali dell'aeronautica indiziati per la strage di Ustica non figura il nome del generale Luciano Meloni. 52 anni, Meloni qualche mese fa è entrato a far parte del supervertice militare quale segretario generale della Difesa e direttore degli armamenti. Eppure Meloni, proprio la sera della tragedia, era in volo. Su un Pd 808, un velivolo attrezzato per la guerra elettronica, decollato dalla base di Istrana (Treviso) alle 20 per atterrare a Milano-Linate alle 20,50, ripartire alle 21,45 con a bordo Meloni e atterrare a Ciampino alle 22,45. Nessun magistrato ha mai chiesto a Meloni i motivi del suo spostamento su un aereo capace di accecare i radar e «succhiare» le comunicazioni aeree.

Per l'abbattimento del Dc9 dell'Itavia il giudice Rosario Priore ha inviato comunicazioni di garanzia a 13 alti ufficiali dell'aviazione.

Ecco chi sono e quali erano le loro mansioni: Lamberto Bartolucci, generale, ex capo di Stato maggiore dell'aeronautica; Zeno Tascio, generale, ex capo del Sios; Franco Ferri, generale, ex sottocapo di Stato maggiore; Corrado Melillo, generale, ex comandante del III reparto; Franco Pisano, generale, ex capo di Stato maggiore; Domenico Zauli, Gianluca Muzzarelli, Giovanni Cavatorta, generali, membri della Commissione d'inchiesta dell'aeronautica su Ustica; Giorgio Russo, generale, ex capo ufficio Riv di Ciampino; Adriano Piccioni, Claudio Coltelli, colonnelli, collaboratori di Zeno Tascio; Ernesto Basile De Angelis, colonnello del radar di Licola; Federico Benincasa Mannucci, ex capo centro Sismi a Firenze

Le vittime di quella maledetta sera

VITTIME RECUPERATE:

Baiamonte Francesco (55 anni); Calderone M. Vincenza (58); Camarota Giuseppe (20); Campanini Arnaldo (45); Capellini Antonella (57); Croce Maria Grazia (40); D'Alfonso Francesca (7); D'Alfonso Sebastiano (4); De Lisi Elvira (37); Di Natale Francesco (2); Diodato Giuseppe (8 mesi); Fullone Carmela (17); Greco Antonio (23); Gruber Berta (55); Guarano Andrea (37); Guerino Giacomo (19); Guzzo Rita (30); La China Giuseppe

(58); La Rocca Gaetano (39); Liotta M. Rosaria (24); Lupo Giovanna (32); Marchese Claudio (23); Marfisi Daniela (10) Marfisi Tiziana (5); Molteni Annino (59); Parisi Alessandra (5); Pelliciani Anna Paola (44); Pinocchio Antonella (23); Pinocchio Giovanni (13); Reina Giulia (51); Speciale Maria Elena (55); Tripiciano Giulia (45); Valentini Daniela (29); Valenza Giuseppe (33); Volpe Maria (48); Zanetti Alessandro (8); Zanetti Emanuele (39); Zanetti Nicola (6); De Dominics Rosa (21).

VITTIME NON RECUPERATE:

Andreas Cinzia (24 anni); Andres Luigi (32); Bonanti Paolo (16); Bonifetti Alberto (35); Bosco Alberto (37); Candia Antonio (32); Cerami Giovanni (34); D'Alfonso Salvatore (39); Davi Michele (45); De Cicco Calogero (28); Diodato Antonella (7); Diodato Vincenzo (10); Filippi Giacomo (47); Fontana Vito (25); Fullone Rosario (49); Gallo Vito (25); Gerardo Guelfo (59); Gualdi Vincenzo (26); Guerra Graziella (27); Li-

cata Paolo (71); Lupo Francesca (17); Manitta Giuseppe (54); Mazzel Enrica (48); Mazzel Rita (37); Mignani M. Assunta (30); Norrito Guglielmo (37); Ongari Lorenzo (23); Papi Paola (39); Parriello Carlo (43); Parriello Francesco (49); Prestileo Gaetano (36); Reina Andrea (24); Ronchiti Costanzo (34); Superchi Giuliana (11); Torres Antonio (32); Ugolini Pierpaolo (33); Venturi Massimo (31); Volanti Marco (26); Gatti Domenico (44); Fontana Enzo (32); Morici Paolo (39).

Il mistero del Mig caduto sulla Sila

È un rebus dentro un rompicapo. Non c'è altro modo per definire il mistero del Mig-23 libico ufficialmente trovato sulla Sila il 18 luglio 1980, ma molto probabilmente precipitato la sera stessa della tragedia di Ustica. Oggi di quel misterioso aereo non sappiamo nulla, se non che da parte dei servizi segreti italiani, delle strutture di sicurezza dell'aeronautica e della Cia fu fatto tutto il possibile per posticipare di 21 giorni la data della sua caduta. A nulla è valso stabilire che la sera del 18 luglio era in corso sulla Calabria un'esercitazione aerea Nato attraverso la quale era impossibile, oltre

che ridicolo, che penetrasse un aereo nemico. Se le perizie sul corpo del pilota libico sono tutt'oggi contrastanti, anche i registri del cimitero di Castelsilano, dove in un primo tempo il cadavere del pilota (di cui non conosciamo neppure il nome esatto) fu inumato, appaiono contraffatti. Data l'autonomia di volo di un Mig, l'aereo non può essere decollato dalla Libia e neppure da Malta, ma solo da una base italiana. La scatola nera dell'aereo è stata di certo manomessa: il velivolo presenta infatti una traletoria lineare tale che neppure il pilota automatico sarebbe riuscito a mantenere, e la parte finale del volo (cioè

quella dell'impatto sulla Sila) è illeggibile.

Per anni è stato detto che di quell'aereo non esisteva più nulla: tutto restituito ai libici. Poi il giudice Priore nel 1990 si reca in Calabria e ne raccoglie altri pezzi. E altri ancora fanno la loro inquietante apparizione nell'hangar di Pratica di Mare. Tra i resti c'è anche un casco con scritte in inglese e non in arabo. Eppure, per la commissione italo-libica che indagò sul ritrovamento il casco del pilota fu restituito a Gheddafi.

Di recente poi si è scoperto che su parti di quel Mig l'aeronautica italiana sperimentò segretamente l'impatto con un missile.

Dodici anni di indagini

Da quel 28 giugno ad oggi molti hanno indagato sulle cause che portarono il Dc9 decollato da Bologna a inabissarsi al largo di Ustica. Commissioni d'inchiesta, magistrati e parlamentari hanno esaminato migliaia di fogli e di testimonianze, ma finora le certezze sull'intera vicenda sono pochissime.

I tecnici che hanno esaminato i resti del Dc9 hanno tribolato a lungo, non riuscendo a stabilire se l'aereo era stato distrutto da un missile, da una bomba esplosa a bordo o da altro. Il giudice che per dieci anni si è occupato del caso, Vittorio Bucarelli, non ha ottenuto migliori risultati. E passi in avanti non ne ha compiuti molti neppure la Commissione stragi.

Dall'agosto del 1990 a indagare su Ustica è subentrato il giudice Rosario Priore. Sono suoi 13 avvisi di garanzia ad altrettanti alti ufficiali dell'aviazione militare.

Gli amici della Libia

I libici? Nostri nemici, ma in modo del tutto amichevole. Per almeno otto anni, dal 1978 al 1986, la società Siai-Marchetti, gruppo Agusta, di proprietà dell'Efim, tramite una società privata, l'Ali-Aero Leasing Italiana spa, spedì in Libia almeno qualche centinaio di piloti italiani con un incarico ben preciso: addestrare su aerei da guerra i piloti di Gheddafi.

Nel 1980 (anno di Ustica) i proventi dell'Ali dalla Libia arrivano a quasi 4 miliardi, con 140 piloti italiani che con 37 mila ore di volo riescono ad addestrare 310 piloti libici. Il giochetto va avanti per altri sei anni, poi, l'Ali smette la sua attività filo-libica e passa nelle mani del finanziere napoletano Eugenio buontempo, e da questi a Giuseppe Ciarrapico.

Le dieci morti misteriose del dopo Ustica

Testimoni colpiti da infarto pochi giorni prima di essere interrogati dai magistrati. Militari vittime di incidenti stradali subito dopo aver detto di temere per la propria vita. Radaristi spaventati al punto di giungere al suicidio. Nella vicenda del Dc 9 dell'Itavia scomparso in mare dodici anni fa c'è un elenco impressionante di decessi sospetti

di DANIELE PROTTI
e SANDRO PROVVISORATO

Un elenco di dieci morti misteriose. La sensazione che scorrendo quei nomi si stia toccando con mano un macabro filo rosso sangue. Il sospetto che quelle morti siano tutte legate alla tragedia di Ustica e vadano quindi ad aggiungersi alle 81 persone uccise a bordo del Dc9 dell'Itavia il 27 giugno di 12 anni fa. L'angoscia che dei misteri di Ustica si possa anche morire: perché chi sa non parla e chi potrebbe parlare, deve tacere per sempre. Ma chi uccide i testimoni? Con un meticoloso lavoro di inchiesta *Europeo* ha ricostruito la storia di quelle dieci morti. Di quei dieci uomini venuti in contatto con i segreti di Ustica. Tutti morti in circostanze drammatiche. Tranne uno, sono tutti militari dell'Aeronautica, sette ufficiali e due sottuffi-

ciali. Inoltre la tragica fine di tutti loro si colloca geograficamente nei luoghi dove in questi anni si è dipanato il filo dell'inchiesta su quella maledetta strage.

I misteri di Poggio Ballone. Sono sei le morti che ruotano attorno ai misteri del «radar dimenticato» di Poggio Ballone, il centro dell'Aeronautica militare che sorge su una collina, pochi chilometri a nord di Grosseto. Per otto anni è stato nascosto ai magistrati che proprio quel radar puntato sul Tirreno aveva visto tutto la notte della strage. E quando nel 1988 i giudici Bucarelli e Santacroce, fino al 1990 titolari dell'inchiesta, chiesero l'elenco del personale in servizio la notte della tragedia, si accorsero che due nomi erano stati omessi: quelli del capitano Maurizio Gari e del maresciallo Alberto Mario Dettori. Entrambi erano in servizio la sera del 27 giugno 1980. Gari era il «master controller» nella sala radar di Poggio Ballone, cioè il responsabile della sala stessa. Dettori procedeva invece all'identificazione dei velivoli che solcavano il cielo. Entrambi sono morti: Maurizio Gari il 9 maggio 1981 è stato stroncato da un infarto, nonostante avesse soltanto 32 anni e, a detta dei familiari, godesse di ottima salute. Alberto Mario Dettori viene invece trovato impiccato ad un albero il 30 marzo 1987. La mattina dopo la strage di Ustica alla moglie e alla cognata il maresciallo era apparso molto scosso. «È successo un casino, per poco non scoppia la guerra», aveva confidato alle due donne, «siamo ancora in emergenza». Prima di morire Dettori era stato sei mesi in Francia, alla base di Montanigel, per un corso di aggiornamento. Da lì era tornato nervoso e spaventato. Cosa avevano visto di tanto inconfessabile la notte di Ustica Gari e Dettori? Perché i loro nomi erano stati cancellati dall'elenco dei militari in servizio?

Ma prima ancora un altro importante testimone era scompar-

so: l'8 agosto 1980, a neppure due mesi dalla strage, l'auto sulla quale, assieme alla moglie e ai due figli, viaggiava il colonnello Giorgio Teoldi si schianta lungo la via Aurelia. Teoldi era il comandante dell'aeroporto militare di Grosseto, competente sul sito radar di Poggio Ballone. Il colonnello porta nella tomba un altro mistero i cui contorni sono venuti alla luce solo di recente: la sera della strage di Ustica, proprio mentre il Dc9 è in volo, tre aerei da guerra, due TF 104 biposto e un F 104 monoposto, erano decollati proprio dall'aeroporto di Grosseto. Teoldi, in quanto responsabile delle piste di Grosseto, non poteva ignorare lo scopo delle loro missioni. Ma c'è di più. Proprio su uno dei TF 104 erano in volo i capitani Ivo Nutarelli e Mario Naldini, anch'essi morti, assieme all'altro capitano Giorgio Alessio, tutti e tre della pattuglia acrobatica delle Frece Tricolori, il 28 agosto 1988 nella tragedia di Ramstein, in Germania, che provocò un'altra strage: 51 morti, oltre 400 feriti. La possibilità che esista un legame tra Ustica e Ramstein è incredibile anche se i Verdi tedeschi e alcune inchieste giornalistiche del quotidiano berlinese *Tageszeitung* e del settimanale *Der Spiegel* hanno recentemente parlato di sabotaggio degli aerei. Prove? Nessuna.

Ufficialmente la causa di questa tragedia è stata attribuita ad un errore di manovra del solista Ivo Nutarelli, un pilota per altro espertissimo, con 4.200 ore di volo, che avrebbe commesso un tragico sbaglio nell'esecuzione del cardioide, proprio quella che viene ritenuta una delle acrobazie più semplici. La coincidenza allarmante è che Nutarelli e Naldini sono morti una settimana prima della data fissata dai giudici che volevano interrogarli sulla loro missione la sera di Ustica. L'interrogativo è: i due ufficiali dell'Aeronautica videro o intuirono qualcosa che aveva a che fare col Dc9 dell'Itavia?



Sempre nella zona di Grosseto, nel 1984, ecco un altro misterioso incidente stradale. La vittima è Giovanni Finetti, sindaco di Grosseto. Poco dopo la strage di Ustica, Finetti raccolse le confidenze di alcuni militari della Vam (Vigilanza aeronautica militare) secondo le quali due caccia si erano levati in volo dalla base di Grosseto per inseguire ed abbattere un mig libico. Nella battaglia aerea sarebbe rimasto colpito il Dc9. Sulla base di queste voci, Finetti avrebbe preso ad interessarsi della strage di Ustica e sarebbe morto pochi giorni dopo aver detto in giro che era sua intenzione rivolgersi alla magistratura.

Un attentato anomalo. Il 20 marzo 1987 muore a Roma, in un attentato terroristico, il generale dell'Aeronautica Licio Giorgieri. Due killer in moto lo freddano a bordo della sua auto. Giorgieri era il responsabile degli armamenti dell'aviazione e stava lavorando al progetto europeo delle «guerre stellari». Almeno è questo il motivo per cui le Unità combattenti comuniste (Ucc), nate da una scissione delle Brigate rosse, con un volantino rivendicano l'omicidio. Il delitto Giorgieri appare subito un



IL DELITTO
GIORGIERI
Licio Giorgieri, generale dell'Aeronautica, è stato ucciso il 20 marzo 1987 a Roma. Il delitto è stato rivendicato dalle Unità combattenti comuniste (Ucc), nate da una scissione delle Brigate rosse. Giorgieri era il responsabile degli armamenti dell'aviazione e stava lavorando al progetto europeo delle «guerre stellari».

delitto terrorista anomalo. Viene giudicato dagli esperti come il colpo di coda dell'eversione rossa. Siamo infatti in un periodo in cui i terroristi nostrani hanno ormai da tempo depresso le armi. Anche la moglie del generale fin da subito dichiara di non credere alla matrice dell'omicidio. La vicenda acquista contorni ancor più sospetti quando si apprende che a far sgominare la banda degli assassini del generale, al quale solo pochi giorni prima era stata negata la scorta,

• • • •

Un furto un po' sospetto

Nella redazione romana dell'*Europeo* non ci sono i nastri delle registrazioni sonar e le fotografie scattate dall'Atlantic Breguet pilotato da Sergio Bonifacio la mattina del 28 giugno 1980. I bizzarri visitatori notturni, se cercavano questi materiali, sono rimasti delusi. I lettori ricorderanno che, sul numero 7 del nostro settimanale, avevamo pubblicato una lunga intervista al comandante Angelo Demarcus, della Marina militare. L'ufficiale, in breve, sosteneva che la tragedia del Dc9 Itavia nacque da un'azione combinata tra i servizi segreti americani, francesi e italiani per uccidere Gheddafi; che l'ala filoaraba dei nostri servizi avvertì il leader libico; che intorno all'aereo civile si sviluppò una battaglia tra jet militari; che il Dc9 entrò in collisione con uno di questi jet e fu costretto ad ammarare nei pressi di Ustica; che fu tenuto a galla da un cavo d'acciaio legato alla nave Bucaneer; che successivamente fu fatto inabissare, forse per eliminare i testimoni scomodi, cioè passeggeri ed equipaggio del Dc9.

Un'intervista clamorosa, e sconcertante. Certamente discutibile. Ma corredata da una serie di riscontri. Per esempio la perizia del professore Mario Pent del Politecnico di Torino, commissionata dagli avvocati di parte civile. Pent ha detto che un aereo non identificato potrebbe essersi nascosto sotto il Dc 9, e poi potrebbe essere entrato in collisione con il velivolo più grande. Esattamente quanto sosteneva Demarcus.

Ma poteva il Dc 9 ammarare? È possibile che non sia precipitato e affondato nel mare di Ustica a oltre tremila metri di profondità la sera del 27, ma sia rimasto a galla fino alle 7 del 28 giugno. Un anno e mezzo fa (esattamente sul n. 27 dell'*Europeo*, del 7 luglio 1990) Sergio Bonifacio disse di aver visto il Dc9 a pelo d'acqua, alle 7 del mattino, sostenendo che aveva nelle



mani il «segreto di Ustica». Che cosa vide Bonifacio e perché non vuole dirlo? Si può discutere all'infinito sull'attendibilità di questa testimonianza. Ma c'era e c'è un modo per risolvere immediatamente la questione: esibire, o quantomeno consegnare, al magistrato Rosario Priore le foto e i nastri dell'aereo pilotato da Bonifacio.

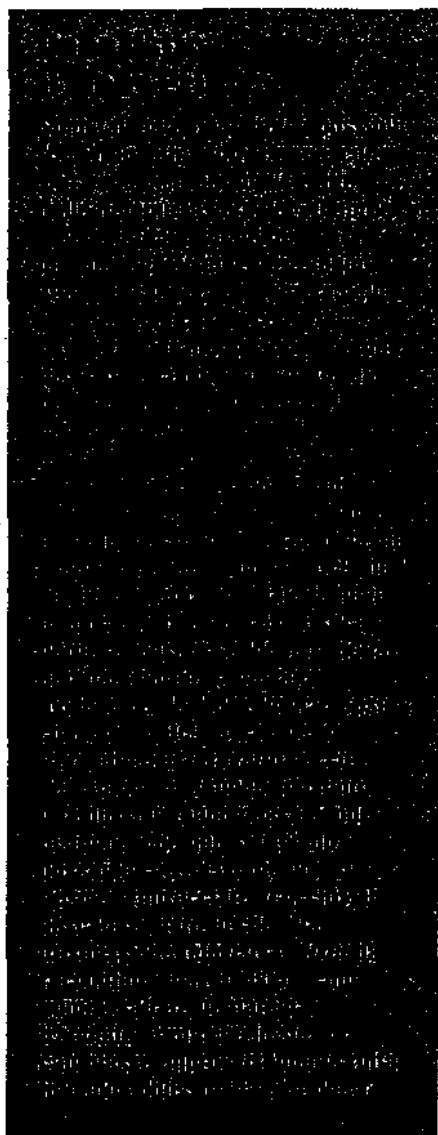
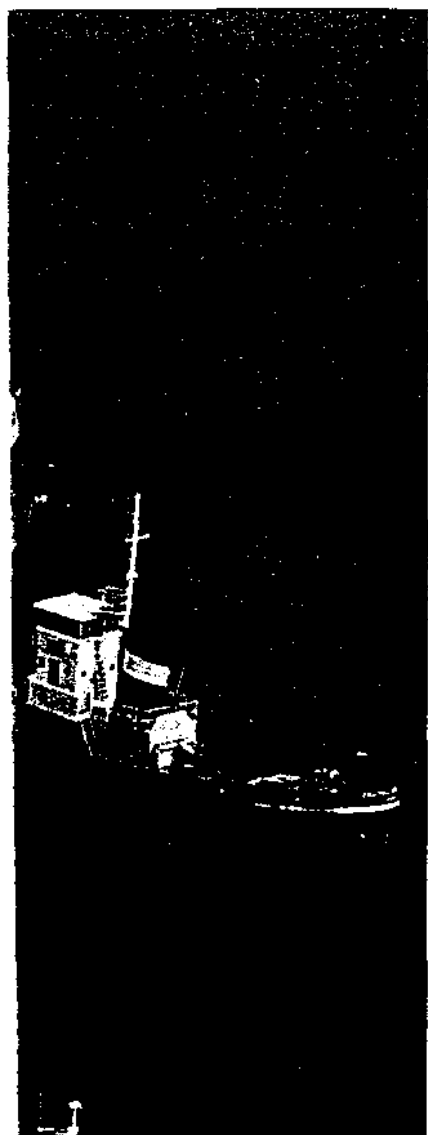
Infatti l'Atlantic Breguet è un velivolo adibito alla caccia dei sommergibili. Tutto quello che vede, sente e individua a grandi profondità viene fotografato e registrato (audio e sonar). Bene, è dal luglio 1990 che l'*Europeo* chiede: che fine hanno fatto foto e nastri? Se Bonifacio ha inventato tutto, è il migliore modo per smentirlo.

Nessuno ha mai dato risposta a questa semplice domanda. Nella notte tra l'11 e il 12 febbraio scorso ignoti «ladri» sono entrati nella

sede della redazione romana dell'*Europeo*. Potevano rubare con estrema facilità computer portatili, stampanti, macchine fotografiche, registratori, un passaporto, biglietti aerei utilizzabili. Nulla di tutto questo è stato toccato (tranne una busta contenente 329 mila lire). Invece gli strani ladri hanno forzato i cassetti delle scrivanie, hanno aperto gli armadi, hanno cercato con accanimento «qualcosa» che per loro deve essere importante. Molto importante. Ma che cosa? I «visitatori» hanno prelevato soltanto una cartella con la prima stesura dell'intervista a Demarcus (che l'ufficiale aveva controfirmato), il dossier relativo ad un servizio che stavamo preparando e la fototessera di uno dei firmatari dei servizi su Ustica. Nient'altro. Ma tutte le foto stampate e i negativi presenti in redazione (in

cassetti e armadi) sono stati setacciati con attenzione visionati uno per uno. Il mistero di quella «visita» notturna è in una o più immagini. Quanto è stato rubato non è di particolare valore documentario, tanto che qui di seguito riproponiamo l'inchiesta sulle «morti misteriose» del dopo Ustica. Probabilmente questi strani ladri cercavano qualcosa che non abbiamo, né qui né altrove. Se cercavano nastri e foto dell'Atlantic Breguet, non li hanno trovati. Perché gli originali sono altrove. E dovrebbero saperlo. Se esistono delle copie, non sono qui.

Ma, e torniamo all'interrogativo principale, perché sono scomparsi? Perché non sono stati consegnati ai magistrati inquirenti, oppure alla commissione stragi o alla procura militare di Cagliari?



che ufficialmente si trovava a Gizzeria in vacanza, spariscono dal suo albergo. Si scopre che Zammarelli, in forza alla base Nato di Decimomannu, in Sardegna, non era in Calabria per diletto, ma stava conducendo un'indagine proprio sul Mig libico caduto sulla Sila. Un suo amico, Gaetano Sconzo, giornalista dell'*Ora* di Palermo, sul suo giornale riporta alcune confidenze di Zammarelli: stava indagando su Ustica, ma temeva per la sua vita.

Un altro maresciallo dell'Aeronautica, che forse aveva a che fare con la strage di Ustica, è misteriosamente morto di recente. A 39 anni Antonio Muzio è stato freddato con tre colpi di pistola al ventre il 1° febbraio del 1991 nella sua abitazione di Pizzo Calabro. Il fatto singolare è che la pistola era la sua, ma per gli inquirenti è escluso il suicidio. Fino al 1985 Muzio aveva lavorato all'aeroporto di Lamezia Terme, uno scalo direttamente coinvolto nella vicenda del Mig libico, del suo recupero sulla Sila e della sua restituzione a Gheddafi. E dove sono stati custoditi la scatola nera del Mig e i nastri di registrazione dei voli.

L'ultima vittima di Ustica? Il suo cadavere è stato appena sepolto. Sandro Marcucci, 47 anni, ex colonnello pilota della 46ª Aerobrigata di stanza a Pisa, è precipitato con il suo Piper antincendio il 2 febbraio scorso. Marcucci era un pilota provetto. Eppure si schianta sulle Alpi Apuane come fosse un pivellino. L'aereo brucia, va in fumo. C'è chi giura di aver visto l'aereo perdere stranamente quota e all'improvviso. Poi, mistero nel mistero, nella sua bara viene trovato un pezzo del motore: è tutto fuso, tranne un tubicino di gomma. Il fuoco ha sciolto il metallo, ma non la gomma. Ma chi l'ha nascosto accanto alle sue spoglie?

Il Tirreno, quotidiano di Livorno, si ricorda di un'intervista. Marcucci soltanto cinque giorni prima aveva duramente attaccato il generale dell'Aeronautica Zeno Tascio, comandante dell'aeroporto di Pisa dal 1976 al 1979, responsabile dei servizi segreti dell'Aeronautica all'epoca di Ustica, oggi inquisito nell'inchiesta sul Dc 9.

Di Tascio, Marcucci, tra l'altro, aveva detto: «È sempre stato un uomo disponibile a fare dei favori a chi stava più in alto». Anche il colonnello Marcucci sapeva qualcosa di Ustica?

Daniele Protti
e Sandro Provvigionato
Ha collaborato Antonio Delfino

●●●
è un giovane terrorista che lavora come archivista al ministero dell'Interno. E fa molto clamore la decisione di un giudice di scarcerare gli assassini di Giorgieri, condannati a pene pesantissime, appena tre anni dopo il delitto.

Pochi sanno che all'epoca della strage di Ustica Giorgieri faceva parte dei vertici del Rai, il Registro aeronautico italiano, la struttura che per prima fu investita della tragedia, quando ancora si pensava che la caduta del Dc9 fosse da attribuire a un cedimento strutturale. E responsabile del Rai all'epoca era il generale Saverio Rana. Fu proprio Rana, pochi giorni dopo l'incidente, che ipotizzò al ministro dei Trasporti Rino Formica la presenza di un caccia accanto al Dc9. Rana, anch'egli morto d'infarto, aveva a disposizione tre fotocopie di tracciati radar. Da chi le aveva avute? Forse proprio da Giorgieri? Dell'omicidio Giorgieri si è occupato in passato anche il giudice Santacroce. Per quale motivo?

I morti della Calabria. Il giallo nel giallo di Ustica è rappresentato da un Mig libico, ufficialmente trovato il 18 luglio nel vallone di Timpa della Magara in provincia di Catanzaro. Sul fatto che quell'aereo da guerra straniero sia precipitato sulla Sila la stessa notte della caduta del Dc9 ormai non ci sono più dubbi. I resti di quel Mig 23, su incarico dei servizi segreti, vennero recuperati in tutta fretta e trasportati all'aeroporto di Pratica di Mare (Roma) dalla ditta fratelli Argento di Gizzeria Marina. E proprio a Gizzeria Marina muore il 14 agosto 1988 il maresciallo dell'Aeronautica Ugo Zammarelli. Stava camminando con un'amica sul lungomare quando entrambi vengono investiti ad altissima velocità da una Honda 600 con in sella due giovani tossicomani. È una strage. Ma mentre i corpi dei due ragazzi appaiono sfracellati, i cadaveri di Zammarelli e della sua amica sono perfettamente integri. Nessuna autopsia viene fatta. Ma stranamente i bagagli del maresciallo,

Io, Flatley, comandante della Saratoga, dichiaro...

... che la notte della tragedia di Ustica eravamo in porto a Napoli. Che facevamo davvero un'esercitazione. Che i nostri radar, sì, saranno stati anche in funzione, ma non potevano registrare nulla

di CLAUDIO GATTI

La U.s.s. Saratoga è una città galleggiante di 78.000 tonnellate e 300 metri di lunghezza. Tra marinai, meccanici, tecnici, radaristi e piloti, ha una popolazione di 5.200 persone. Possibile che sia in grado di scomparire improvvisamente dal porto di Napoli e poi rientrarci, senza che nessuno se ne accorga o dica nulla?

In una vicenda fitta di misteri, mezze verità e bugie, come quella di Ustica, non si può escludere più nulla. Quindi neppure questo. I documenti ottenuti negli Stati Uniti dall'*Europeo* attraverso il Freedom of Information Act, dicono che la sera dell'incidente era in rada a Napoli e che nessuno dei suoi caccia distaccati nella base aerea siciliana di Sigonella era in volo. Gli ultimi tre F-4 ad aver volato il 27 giugno

1980, risultano essere atterrati alle 16:18 locali, varie ore prima della caduta del DC-9. Da parte loro, le autorità americane da anni non fanno che ripetere la stessa cosa: la portaerei era in rada a Napoli.

Ma negli ultimi giorni, indiscrezioni raccolte da molti quotidiani italiani fanno pensare che a smentire la versione ufficiale di Washington sarebbe lo stesso James H. Flatley III, l'ex ammiraglio della U.S. Navy che all'epoca era capitano della Saratoga. Secondo le prime indiscrezioni, Flatley avrebbe clamorosamente contraddetto i suoi stessi superiori, ammettendo che la sera dell'incidente la sua nave aveva in effetti lasciato il porto di Napoli. Il che vorrebbe dire che le autorità americane, Pentagono, Dipartimento di Stato e ambasciata, per anni non avrebbero fatto altro che perpetrare una menzogna. Per stabilire la

fondatezza di queste indiscrezioni, l'*Europeo* ha ottenuto quest'intervista esclusiva con James Flatley.

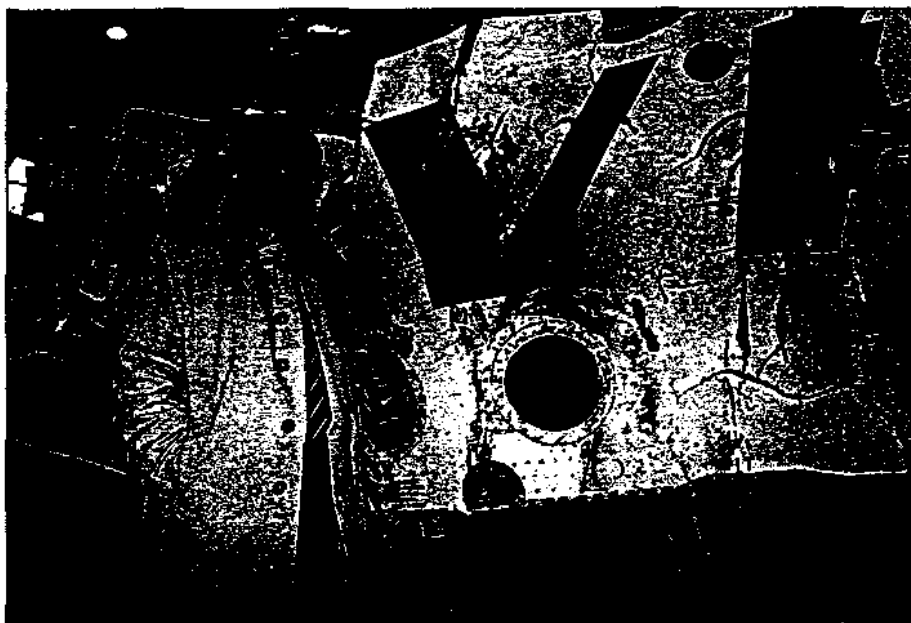
Le autorità americane hanno sempre detto che la sera del 27 giugno 1980, la Saratoga era ancorata in porto a Napoli. E che è rimasta ferma lì fino agli inizi di luglio. Lei al giudice inquirente cosa ha detto?

«Circa un anno fa, sono stato contattato dagli inquirenti italiani. Volevano informazioni sulle attività e sulla posizione della Saratoga la sera dell'incidente. Il giudice Priore mi ha interrogato per circa due ore, e in quell'occasione ho ripetuto quello che avevo detto prima e continuerò a dire, cioè che la sera del 27 e la notte tra il 27 e il 28 giugno 1980, la Saratoga era ancorata in rada a Napoli. La nave è rimasta esattamente nello stesso punto a partire dalla mattina del 23 giugno fino alla mattina del 7 luglio».

Ma i giornali italiani hanno riportato indiscrezioni secondo le quali lei avrebbe parlato di una qualche, seppur breve esercitazione condotta quella notte.

«Come ho detto al giudice, non c'è stata assolutamente alcuna esercitazione né il 27 né il 28. In base alla legge italiana, non sono autorizzato a rivedere il testo della deposizione da me concessa l'anno scorso, mi pare comunque di aver parlato al giudice di una cosiddetta «fast cruise», una simulazione che si fa senza rimuovere l'ancora, in cui l'equipaggio si mobilita e fa tutte le manovre come se la nave dovesse salpare. Ma è avvenuta qualche giorno dopo, il due luglio».

In Italia si è scritto in un primo tempo: Flatley ha contraddetto il Pentagono nella sua deposizione dell'anno scorso, e adesso sta tentando una disperata retromarcia.



6 Priore nell'hangar a Pratica di Mare dove è stato ricostruito il Dc-9



«Non è assolutamente vero. Sono disposto a mettere la mano sul fuoco. A questo punto, quello che mi auguro è che la mia deposizione, nella sua interezza, venga resa pubblica. Almeno così si chiariranno tutti i dubbi».

Torniamo alla Saratoga, per sistemarsi in rada a Napoli, aveva bisogno di rimorchiatori?

«No. Non c'era alcun bisogno di aiuto esterno per entrare in rada».

Né per uscire...

«No, neppure per uscire. Ma una portaerei, quando entra in un porto, in particolare in un porto come quello di Napoli abituato ad accogliere regolarmente le navi della Sesta flotta, richiede ogni genere di assistenza logistica. Ci sono chiatte con pezzi di ricambio degli aerei, chiatte con le vivande, chiatte per l'immondizia. Ci sono sempre due o tre imbarcazioni legate accanto a una portaerei, e immagino ci siano state anche quella notte».

Lei si ricorda dove ha passato la notte tra il 27 e il 28 giugno 1980?

«In tutto il periodo di comando della Saratoga ho sempre dormito a bordo, eccetto solamente tre notti in cui mi è venuta a trovare mia moglie e siamo stati insieme in un albergo di Ravello».

Si ricorda quando è successo?

«Credo fossero i primi tre giorni di luglio del 1980».

Il due luglio c'era stata la fast cruise, e lei non era a bordo?

«Non c'è bisogno del comandante per la fast cruise. È un esercizio considerato di routine».

La sera dell'incidente si ricorda di avere ricevuto messaggi via radio?

«Posso dire con assoluta certezza di aver saputo dell'incidente solo dai giornali».

Quale è stata la sua

●●●

La Saratoga in mare con i caccia sul ponte. Quando è in porto ha una certa autonomia, ma richiede l'assistenza di molte chiatte per i servizi

7

●●●

reazione, quando ha saputo del DC-9?

«L'ho ritenuto un tragico incidente, per nulla diverso da qualsiasi altro incidente aereo; qualche giorno dopo, mi ricordo di esser stato contattato da qualcuno, non ricordo se era la nostra ambasciata a Roma, la Sesta flotta o la Navy, che voleva sapere se i nostri radar avevano visto qualcosa. Rispondemmo che non avevamo niente che potesse contribuire a stabilire che cosa fosse successo».

Ma in un'intervista telefonica al Tg2 lei ha dichiarato di aver dato i nastri radar a un qualche alto ufficiale della Sesta flotta oppure della Navy.

«All'inizio della mia deposizione il giudice mi ha fatto ascoltare la registrazione di quella telefonata, e credo di essere stato in grado di screditare le interpretazioni date dalla stampa italiana alle mie parole. La giornalista che mi intervistava non aveva alcun background militare e molte delle cose che le ho detto servivano a spiegarle come funzionano le cose a bordo di una portaerei».

Lo spieghi anche a noi, per esempio ci parli degli svariati radar della Saratoga.

«Effettivamente i radar sono tanti. Ce ne è uno che fa sorveglianza di superficie, uno che fa sorveglianza aerea e poi altri tre con capacità ridotta, che arrivano a vedere solo nelle immediate vicinanze».

E quando si è in rada, quali di questi radar rimangono accesi?

«Di solito nessun radar rimane acceso, a meno che non si faccia manutenzione. In quel caso, i radar sono accesi ma a capacità ridotta».

Quella sera erano accesi, oppure erano spenti?

«Non ricordo. So solo che nel caso fossero stati accesi, non sarebbero comunque stati in grado di vedere lontano, perché operavano a capacità ridotta a fini di manutenzione. E probabilmente non c'era nessuno davanti ai loro schermi».

Ma alla collega del Tg2 lei ha detto di aver visto «intenso traffico aereo a sud di Napoli»?

«Quello che mi ricordo di aver detto è che se i radar fossero stati accesi probabilmente avrebbero visto il traffico aereo di quella zona, solitamente piuttosto intenso».

Ma i nastri di quei radar, che fine hanno fatto?

«Sulla questione dei nastri c'è un'incomprensione di fondo. La Saratoga era una nave degli anni '50 e

non aveva un sistema che registrava automaticamente ciò che appariva sugli schermi radar, come quello di navi più moderne. Gli unici nastri che avevamo, erano quelli delle registrazioni magnetiche di servizio. Quei nastri registravano solo i vari parametri di funzionamento dei radar, ma non quello che i radar rilevavano in ogni dato momento».

In altre parole, in porto la Saratoga rimaneva con i radar spenti, senza difesa radar?

«Sì. Nel porto di un Paese, amico e alleato, una portaerei abbassa la guardia. A preoccuparsi della sua protezione è la nazione ospite. La nostra unica preoccupazione, è la

[REDAZIONE]

Ricordo di essere stato contattato da qualcuno, non rammento se era la nostra ambasciata, la Sesta flotta o la Us Navy, che voleva sapere se i nostri radar avevano visto qualcosa

[REDAZIONE]

possibilità di attacchi terroristici. Per quel che riguarda un attacco aereo, se solo pensassimo che fosse possibile in un determinato porto, non ci entreremmo».

Non ci sono neppure gli aerei E2C di ricognizione a proteggerla dall'alto?

«No, assolutamente no».

Una delle ipotesi che sono state fatte in Italia, riguarda un possibile errore di un pilota di caccia, il quale avrebbe lanciato un missile per sbaglio. Lo ritiene possibile?

«Non dico che incidenti del genere non succedano. Anzi, sono successi anche alla Saratoga. Qualche anno fa, un suo pilota ha accidentalmente abbattuto un caccia della Air Force proprio sul Tirreno. Ma le esercitazioni con missili a testata attiva vengono fatte esclusivamente nelle zone a esse riservate, e comunque mai di notte o in cattive condizioni di luce».

Altra questione controversa, ri-

guarda il libro di bordo della Saratoga. Ben cinque turni di guardia consecutivi di quel 27 giugno 1980, risultano esser stati trascritti sul libro di bordo dalla stessa mano. Come se qualcuno li avesse ricopiati, cosa che invece non accade in nessun'altra occasione né a giugno né a luglio del 1980.

«A bordo, per motivi di leggibilità, tenevamo spesso una brutta copia del libro di bordo e una bella copia. Evidentemente quel giorno, la stessa persona ha ricopiato in bella i rapporti di cinque turni consecutivi. Guardando al libro di bordo di quei due mesi ho notato che in altre sedici occasioni la stessa mano ha scritto due turni di fila, e in un'occasione ne ha scritti tre».

Ma nel gennaio del 1974 la U.S. Navy ha emesso la OPNAV 3100.7, una direttiva che espressamente raccomanda la compilazione di una singola copia del libro di bordo e dice: «Il sottoufficiale di turno deve riempire il modulo del libro di bordo in modo leggibile, descrivendo ogni evento nel momento in cui accade».

«E così veniva fatto. Ma in brutta copia. Quella stessa direttiva, dice che l'operazione di ricopiatura in bella non è richiesta, ma non dice che è vietata».

In fondo al Tirreno, accanto ai relitti del DC-9 dell'Itavia, è stato trovato un serbatoio ausiliario usato dalla U.S. Navy. Normalmente, durante esercitazioni in tempo di pace, non si sganciano mai i serbatoi ausiliari, troppo costosi.

«È vero, ma non significa che non possa accadere. Io stesso ricordo di essermi liberato di un serbatoio ausiliario a bordo di un cacciabombardiere A-4. Di solito, accade quando se ne portano due, uno sotto ogni ala, e uno dei due non riesce a trasferire il carburante. Allora per evitare che l'aereo sia sbilanciato, si deve sganciare il serbatoio».

Quindi anche in esercitazione un pilota può sganciarlo?

«Certamente».

Quanto spesso può capitare?

«In un periodo di sei mesi, due o tre volte direi».

Un'ultima domanda, la U.S. Navy le ha mai fatto un briefing, prima o dopo la sua deposizione?

«No, mai».

Ha mai partecipato a una qualsiasi riunione della Navy in cui si è parlato di Ustica?

«Mai. Era una tragedia che non ha mai riguardato in nessun modo la U.S. Navy».

Claudio Gatti

USTICA II UNA TESTIMONIANZA

«SIAMO STATI NOI... HO PAURA CHE MI FANNO FUORI»

FEDERICO FUBINI

È la mattina del 28 giugno 1980. Finito il suo turno al centro radar di Poggio Ballone, presso Grosseto, un maresciallo dell'Aeronautica telefona ad un collega: «Il DC9 siamo stati noi a tirarlo giù... qui è un casino». Qualche giorno più tardi, un'indicazione più precisa: «Per capire com'è andata, controllate i missili a guida radar a testata inerte». L'uomo che ha ricevuto la confidenza racconterà tutto al giudice. Il maresciallo di Poggio Ballone è stato trovato impiccato. Ecco, in esclusiva, la testimonianza che porterà l'inchiesta sulla strage più vicina alla verità

L'abbiamo tirato giù noi, capitano, siamo stati noi». Il maresciallo dell'aeronautica militare Mario Alberto Dettori aveva finito il suo turno di servizio in sala operativa al centro radar di Poggio Ballone alle 8,30 del 28 giugno del 1980. Al solito, per tutta la notte il suo compito era stato quello di identificare e classificare tutti gli aerei segnalati dal radar. La sera prima, la traccia di un DC9 dell'Itavia era scomparsa dallo schermo sotto i suoi occhi: erano esattamente alle 20 e 58 del 27 giugno, e l'aereo di linea proveniente da Bologna e in manovra d'atterraggio su Palermo s'infilava in mare con il suo carico di 81 passeggeri civili, colpito da un missile a prua a venticinquemila piedi d'altezza.

Il maresciallo aspetta di tornare a casa a Grosseto, per chiamare un collega di Pisa, il capitano Mario Ciancarella: «Siamo stati noi a tirarlo giù, siamo stati noi» dice subito. Nel corso della breve comunicazione, Ciancarella cerca di informarsi da Dettori se si è in grado a Poggio Ballone di produrre documentazioni, se il maresciallo può provare quello che dice. «Non posso fornire documentazioni di nulla — è la risposta — qui è un casino, mi fanno fuori». In real-

tà al telefono appare molto agitato, esattamente come lo ricorda anche la moglie nei giorni successivi alla strage, quando confidò ai familiari che quella sera nei cieli osservati dalla base radar di Poggio Ballone «per poco non stava per scoppiare la guerra».

Ma non dice altro, il radarista di Grosseto, ai familiari. Né per il momento vuole aggiungere particolari al telefono

In un vallone della Sila

ai capitano Ciancarella. Passano così venti giorni, in cui le cose alla base di Poggio Ballone riprendono il loro andamento in modo apparentemente normale. Come ricorda il colonnello Alberto Eusepi, all'epoca in servizio a Grosseto: «I radaristi non mi parvero affatto scossi dalla strage di Ustica; a tutti da principio sembrò un incidente come tanti altri. Per lo meno, Dettori non parlò di niente di strano in quelle settimane».

Eppure qualcosa «di strano» il maresciallo torna a raccontare: non ai suoi superiori, ma nel corso di una nuova telefonata al collega in servizio alla base della 46esima aerobrigata di Pisa. Da pochi giorni era passato il 18 luglio; in un

vallone della Sila si era già scoperto il relitto del Mig 23, modello di caccia in forza all'esercito libico. Siamo dunque ancora in piena estate 1980, quando il maresciallo Dettori suggerisce al telefono a Ciancarella: «Capitano, lei voleva le documentazioni? Le posso solo suggerire di ricontrollare bene gli orari di atterraggio del 27 giugno, e i missili a guida radar a testata inerte. Non mi faccia dire di più».

Dopo quella telefonata, Dettori e Ciancarella non si sarebbero più parlati. Di lì a poco il capitano sarebbe uscito dall'aeronautica, mentre il radarista di Poggio Ballone secondo Angelo Demarcus, un ufficiale della Marina che lo conobbe in quel periodo, ricevette sempre più spesso pesanti pressioni da parte di alti ufficiali della sua arma perché mantenesse «un silenzio tombale» sulla vicenda.

Ma comunque siano andate le cose, alla sua base radar affacciata sul Tirreno meridionale il maresciallo ancora qualche stagione poté lavorare tranquillamente; fino al 1986. Sono gli anni in cui i giudici Bucarelli e Santacroce, titolari all'epoca dell'inchiesta sulla strage di Ustica, continuano incredibilmente a non mostrarsi ancora neppure sfiorati dal sospetto che nei nastri delle registrazioni radar di Grosseto si possano trovare

«Signora, non è il caso di aprire un'inchiesta...»

■ Disegno di STEFANO BADIALI

elementi utili alle indagini. Succede così che un testimone chiave come Alberto Dettori non abbia mai deposto davanti a un giudice, né militare né civile. Quando avrebbe potuto farlo (nell'88 non si poté più negare

l'importanza di Poggio Ballone) il maresciallo era già morto e sepolto da un pezzo. Morto senza testimoni, sepolto senza autopsia. L'avevano trovato impiccato a un albero sul greto di un fiume non lontano da casa, il 30 marzo del 1987. Quel pomeriggio la moglie l'aveva fatto cercare a lungo. Poi, dopo che avevano trovato il «suicida» e in poche ore casa Dettori si era riempita di amici, conoscenti e colleghi, qualcuno ha colto anche il momento migliore per avvicinare la vedova: «Signora, è un brutto momento per tutti — le fu detto — ma

dia retta: non è il caso di far aprire un'inchiesta sull'incidente. Proprio non è il caso».

Né fu il caso, secondo chi ebbe allora premura di seppellirlo al più presto, di fare ciò che in queste circostanze è semplicemente ovvio. Mario Alberto

Dettori nei giorni della sua morte è stato riconosciuto degno di tutti gli onori militari, non però di una regolare autopsia.

E dire che molti avevano visto come negli ultimi mesi della sua vita abbia avuto paura, questo maresciallo che commise l'errore di vegliare sul radar la notte di Ustica. Era stato mandato, nel maggio dell'86, alla base francese di Montangel per un corso di aggiornamento. Là avrebbe dovuto restare sei mesi. Ma ne passano quattro, e lui, con il suo carico di verità brucianti, è già di

ZAMBERLETTI/STRANE TEORIE SU USTICA

PER CHI PARLA IL SENATORE

Il quotidiano «La Prealpina» ha pubblicato un'inchiesta sul caso Ustica, in cui l'ingegner Ermanno Bazzocchi, progettista dell'Aermacchi di Varese, sostiene che il DC9 è caduto a causa di una bomba esplosa a bordo. L'inchiesta è commentata da una dichiarazione del senatore Giuseppe Zamberletti, il quale accusa «i libici» di aver messo la bomba.

L'ingegner Bazzocchi — che espone una tesi ormai definitivamente accantonata dai giudici, sulla base di irrefuta-

bili prove materiali — è il perito di parte nominato da alcuni ufficiali dell'Aeronautica inquisiti e incriminati dal giudice Priore: è quindi comprensibile il suo punto di vista. Ma il senatore Zamberletti (membro della Commissione stragi, e quindi in possesso di tutti gli elementi per escludere la cervelotica tesi della bomba)? Ecco, testuale, la sua dichiarazione: «Se nel DC9 c'era una bomba, e la credibilità di un Bazzocchi non si discute, a mettercela sono stati i libici». Inoltre, Zamberletti rileva «analogie» tra il disa-

stro di Ustica e quello di Lockerbie.

Il senatore Zamberletti non è nuovo a estemporanei suggerimenti — che in bocca ad un comune cittadino sarebbero forse considerati depistaggi —, sia su Ustica che sulla strage di Bologna. Poiché il senatore è tra coloro che sono accreditati come interpreti e portavoce del presidente della Repubblica (che all'epoca di Ustica e di Bologna era presidente del Consiglio), è lecito chiedere: stavolta, parla per sé, o per ispirazione?

Ricontrolla gli orari di atterraggio, aveva suggerito. E infatti, ventidue minuti dopo la strage...

ritorno. «Ricordo che quando tornò a casa non era più lui — dice la moglie —. Era terrorizzato. Soffriva di una sorta di mania di persecuzione, sospettava persino che fossero state nascoste delle micropizie nel nostro appartamento. E ormai sembrava avviato ad andare in pensione».

Da pochissime settimane il giudice Rosario Priore, che ha ereditato l'inchiesta di Ustica nel '90, ha risvegliato l'attenzione di tutti sul caso Dettori. Ma cosa aveva voluto dire, il maresciallo dell'aeronautica, nelle sue telefonate al capitano Ciancarella?

«Ricontrolla gli orari di atterraggio» aveva suggerito. Certo che a prima vista gli orari di atterraggio degli aerei militari italiani quella sera sembrano inattaccabili. Gli ultimi due caccia, due F104 guidati da due piloti morti poi nella tragedia di Ramstein, Ivo Nutarelli e Mario Naldini (avrebbero dovuto essere interrogati entrambi da Priore la settimana seguente) atterrarono proprio alla base di Grosseto; e atterrarono, ufficialmente, alle ore 19,20. Dunque un'ora e 40 minuti prima della strage di Ustica, secondo il codice orario Bravo, basato sull'ora legale in vigore in quel momento in Italia. Ma l'aeronautica adotta (e prevalentemente) anche un altro codice orario: Zulu, che prende come riferimento l'ora di Greenwich, anticipata di due ore rispetto all'ora legale italiana. Le 19,20 Zulu sarebbero le 21,20 Bravo: ventidue minuti dopo la strage quindi, due F104 possono essere atterrati a Grosseto di ritorno da una missione di cui non si è mai saputo nulla. E il tempo di ventidue minuti è verosimilmente quanto può impiegare un aereo supersonico, com'è un F104, per coprire la distanza da Ustica a Grosseto. Certo di loro non è segnalata alcuna presenza sui tracciati radar. Ma un F104 può volare in zona d'ombra (a pelo d'acqua), arrivare a 25mila piedi in meno di trenta secondi, lanciare un missile e sparire di nuovo in basso lasciando sui tracciati non più di tre flash. La seconda raccomandazione

di Dettori a Ciancarella riguardava invece «i missili a guida radar a testata inerte» all'epoca di nuovissima utilizzazione presso l'aeronautica militare, e ancora in fase di collaudo. Caratteristica del missile a guida radar è che il pilota spara sul bersaglio a circa 30 miglia di distanza, guidato da un radar centralizzato. L'uso della testata «inerte» (da esercitazione, a bassa carica di esplosivo) può essere spiegato invece col fatto che è comunque difficile giustificare l'utilizzazione — e quindi l'assenza dai depositi — di uno o più missili da guerra, che vengono sempre rigorosamente registrati. Un missile da esercitazione invece non comporta simili procedure, e comunque ampiamente garantisce, con la sua carica di esplosivo, il sicuro abbattimento di un aereo civile.

Tutte cose che il capitano Mario Cian-

Insieme ai resti del pilota, nel feretro qualcuno aveva messo un pezzo di motore

carella ha ricostruito negli anni successivi sulla base delle parole di Dettori, con l'aiuto di un altro ex-collega di allora, il colonnello Sandro Marcucci. Per proprio conto, Marcucci aveva indagato anche sulla provenienza del Mig «libico» che fu trovato poi sulla Sila venti giorni dopo la strage di Ustica. Sicuramente intorno al 1980, alcuni ufficiali libici dissidenti avevano disertato, atterrando con i loro Mig in basi di Paesi ostili alla Libia: da poco uno di questi era sbarcato a Creta, un altro forse a Sigonella. Inoltre, molti piloti libici — si dice — erano in addestramento in varie basi europee della Nato. Non era dunque inverosimile che Mig di Gheddafi fossero presenti in quegli anni nelle basi italiane.

E sembra che proprio Marcucci avesse scoperto che la sera di Ustica un Mig

23 identico a quello caduto sulla Sila era decollato intorno alle 20 dalla base dell'aeronautica italiana di Pratica di Mare, nel Lazio, dove lui stesso aveva lavorato anni prima e dove conosceva ancora molti piloti e addetti militari. Sembra, purtroppo: perché anche Sandro Marcucci è morto, nel febbraio di quest'anno, in un incidente la cui dinamica appare altrettanto poco chiara: il piccolo Piper in servizio antincendio su cui Marcucci sorvolava i dintorni di Massa si impenna, perde quota, si schianta al suolo in un bosco delle Alpi Apuane.

Anche qui onori militari; e anche qui una frettolosa sepoltura senza autopsia: una sepoltura, soprattutto, riguardo alla quale nessuno ancora è stato in grado di spiegare troppe stranezze. Incredibilmente, solo all'ultimo momento, un attimo prima della chiusura del cadavere di

Marcucci nella bara, qualcuno si è accorto che, insieme ai resti del pilota, nel feretro stava rimanendo un pezzo di motore del Piper antincendio. Il rottame aveva la superficie metallica fusa dal calore, mentre un piccolo manicotto in plastica che vi era attaccato era rimasto perfettamente integro. Come se il calore che aveva fuso il metallo non

avesse minimamente sfiorato la parte in plastica a pochi centimetri di distanza. Strano che quel pezzo di motore — che era dove assolutamente non avrebbe mai dovuto — non sia stato notato prima: per esempio, dagli ufficiali dell'aeronautica che pochi giorni prima avevano proceduto a identificare la vittima. Non basta. Il corpo di Marcucci presentava alcune ustioni da olio bruciato, e ferite profonde causate da schegge di metallo, come se il motore del suo aereo fosse esploso all'improvviso.

Finiscono così le storie di due uomini dell'aeronautica italiana morti sicuramente troppo presto; due storie le cui somiglianze, per lo meno, restano da studiare con attenzione: se non altro per vedere se mai i pezzi di verità che ciascuno di loro si è portato dietro per anni possano un giorno combaciare. ■