

Diciassette anni dopo, i giudici dell'inchiesta sul mistero di Ustica potrebbero accusare una folla di ufficiali di «soppressione di documenti». I nastri di Marsala

D. LU.

ROMA

DA OTTO a ventiquattro anni. E' la punizione prevista per chi si renda colpevole dell'articolo 255 del codice penale. E' il reato che i giudici titolari dell'inchiesta sulla strage di Ustica, Rosario Priore e Giovanni Salvi, stanno valutando di contestare a chiunque abbia partecipato alla soppressione, distruzione o falsificazione, anche temporanea, di «documenti concernenti la sicurezza dello stato». Un'ipotesi di reato grave, anzi gravissima, ma soprattutto esente da eventuali cadute in prescrizione.

Che i magistrati si stiano orientando in questa direzione è dimostrato dall'ordine di esibizione dei documenti originali consegnato ai primi di marzo al capo di gabinetto del ministero della difesa. In particolare, Priore e Salvi hanno chiesto il nastro registrato dal centro radar di Marsala la sera del 27 giugno 1980. Dopo diverse (e annose) letture del materiale, grazie anche a una serie di informazioni fornite dalla Nato, i periti hanno accertato che quello consegnato alla procura di Roma nell'ottobre del 1980 era soltanto una copia. E nemmeno completa. Da qui l'ordine inoltrato al ministero.

Sono passate più di due settimane da quella richiesta. Che cosa è successo? Nulla, per ora. Il ministero ha fatto sapere di avere immediatamente sollecitato uffici e ufficiali a collaborare con la magistratura. Ma la copia autentica del nastro di

Su Ustica il fantasma del nastro originale

Marsala (ma che fine hanno fatto anche gli altri. Poggio Ballone, Licola, Martinafranca, eccetera?) non è riapparsa. Si troverà? Negli ambienti giudiziari circola parecchio scetticismo a questo proposito. E' piuttosto difficile che, a diciassette anni dai fatti, venga finalmente fuori l'originale di un documento che avrebbe dovuto finire subito nelle mani del magistrato. In ogni caso, se l'originale sarà trovato, qualcuno dovrà rispondere del fatto che non sia stato fornito prima all'autorità

giudiziaria.

L'ipotesi di appesantire i capi di imputazione è strettamente legata al mancato ritrovamento dell'originale. E l'accusa potrebbe essere contestata a un numero di ufficiali ben più largo di quello fin qui coinvolto (circa 80). Responsabili della distruzione sarebbero infatti il personale dei centri radar ma anche i loro superiori centrali, i quali non avrebbero risposto compiutamente alla richiesta di sequestro firmata dall'allora pubblico ministe-

ro dell'inchiesta Giorgio Santacroce. Proprio in funzione di questa decisione, nei giorni scorsi sono ripresi gli interrogatori dei generali attualmente incriminati di alto tradimento. L'allora capo del terzo reparto,

generale Corrado Melillo, è stato sentito una volta. Ben quattro volte, davanti a Priore e Salvi, è comparso il generale Zeno Tascio, all'epoca capo del Sios, il servizio segreto d'arma.

Nel frattempo, sono state archiviate le posizioni del generale Stelio Nardini e altri ufficiali accusati di abuso d'ufficio e patrocinio infedele. La decisione di archiviare è stata presa dal gip Matilde Cammino, su richiesta del pm Vincenzo Roselli.

Tracce di uranio sul Dc 9

**Torio 234
e protoattimio
metastabile, sono
i due elementi
trovati su un pezzo
proveniente
dalla stiva
dell'aereo Itavia**

DARIA LUCCA
ROMA

L REPERTO è un rettangolo di modeste dimensioni, una ventina di centimetri per lato, proveniente dall'interno della stiva. Il punto incriminato è ancora più piccolo, una precisa e definita zona in cui è stata rilevata una presenza radioattiva grosso modo cinque volte superiore a quella naturale. Gli elementi identificati dalle prime analisi sono il torio 234 e il protoattimio metastabile, due prodotti del decadimento dell'uranio 238. E' sufficiente per stabilire la presenza di materiale nucleare a bordo del Dc 9 Itavia, precipitato tra Ponza e Ustica la sera del 27 giugno 1980 con 81 persone a bordo? I periti Nicoletti, Graziani e Lopez nominati dal giudice istruttore Rosario Priore non arrivano a tanto: si limitano a segnalare i fatti sicuri. Eccoli.

A oltre 16 anni dagli avvenimenti, la magistratura decide di controllare il grado di radioattività del relitto. Da tempo, erano circolate ipotesi secondo cui il Dc 9 trasportava un carico di materiale fissile destinato a un paese dell'area mediorientale, Libia o Iraq. La pista più fresca risale a Francesco Pacini Battaglia (che discute di Ustica con l'avvocato Marcello Petrelli) e a un articolo di Giorgio Zicari sulla *Nazione*, secondo cui l'uranio era fornito a Saddam Hussein. E' proprio allora che viene affidata la perizia.

A metà febbraio, il 21 per l'esattezza, gli esperti chimico nucleare effettuano il rilevamento

sulla carcassa del Dc 9, nell'hangar di Pratica di Mare dove è stato ricostruito qualche anno fa, dopo il recupero. I reperti sono puliti, per così dire, tranne uno. Si tratta di un pezzo dell'interno della stiva (dove verosimilmente sarebbe viaggiato l'uranio). I periti stabiliscono che un solo punto del reperto reca tracce di radioattività superiori alla media. Più o meno 50 su 10, dove 10 rappresenta il cosiddetto fondo ambientale, e cioè la misura naturale.

A questo punto, nei laboratori dell'Enea si sono cercate le tracce specifiche, trovando i due elementi che vengono prodotti dal decadimento dell'uranio 238. Che cos'è? E' l'uranio che si impiega nella fabbricazione di proiettili da artiglieria perforanti, nelle chiglie di alcune navi e nei proiettili nucleari veri e propri: produzioni ambite dai paesi mediorientali ma che necessitano di alta tecnologia. Ma le tracce potrebbero essere il frutto

Adesso, saranno svolti esami più approfonditi. «Anche perché, se questo basta a decidere che il Dc 9 trasportava uranio, allora le tre o quattro tracce di esplosivo da missile rilevate in più punti dovrebbero dimostrare che l'aereo è stato abbattuto», chiosa il professor Mario Vadacchino, perito delle farniglie delle vittime.

Ci sono altre ragioni per cui il reperto sia alterato, oltre all'ipotesi di un carico trasportato nella stiva? Sì, in via teorica: contaminazioni con altri oggetti o materiali contaminati, come vernici o colle, che sono stati abbondantemente usati negli anni '60. Lo si vedrà con le ulteriori analisi.

La pista dell'uranio è piuttosto antica. Tra i primi a raccoglierne le voci, ci fu il procuratore di Marsala, Paolo Borsellino, a cui arrivarono indiscrezioni

durante l'inchiesta per accertare l'identità dell'aviere di Marsala che aveva chiamato *Telefono Giallo*. La ricostruzione più documentata, finora, è quella di Claudio Gatti nel volume *Il quinto scenario*. Trovate le prove di un trasferimento dalla Francia a Bagdad verso la metà di giugno, Gatti dimostrò che le autorità di Parigi avevano in programma un secondo viaggio, la sera del 27, un venerdì. Fu annullato, ma gli israeliani - non informati dei cambiamenti - avevano già mandato una coppia di caccia a intercettare il cargo. Identificarono il Dc 9, che venne abbattuto per errore. Ma in questa ipotesi, l'uranio non sarebbe stato a bordo del jet italiano.

Italiana è invece la pista di Bologna, dove alcuni sostengono siano sparite barre di uranio. In questa versione, il materiale sarebbe andato a Palermo via aereo, per essere poi trasferito su una nave diretta verosimilmente in Libia. Ignoti per ora i mandanti. Quanto a Pacini Battaglia, sono noti i suoi rapporti d'affari con la Libia, e il suo interessamento a una società di recuperi sottomarini, presieduta dall'ammiraglio Torrisi (P2) all'indomani dell'incidente.

il manifesto sabato 5 luglio 1997

DIXIT

Contro il «partito del missile» e contro chi «si ostina a non prendere in considerazione ed anzi ad alterare i fatti» sulla strage di Ustica, il comitato dei generali dell'Aeronautica, di cui è presidente il generale in pensione Cattullo Nardi, ha inviato ieri una lettera-appello all'ex capo dello stato Cossiga. Obiettivo, «rassicurare Lei presidente e tutti gli italiani che la complessità di questa vicenda non nasconde scenari di combattimento aereo con atti aggressivi di aeronautiche alleate, né atti ostili di aviazioni di paesi che si affacciano, come il nostro, sul bacino del Mediterraneo, né, men che meno, coinvolgimento di velivoli italiani nel causare la caduta del Dc9 dell'Itavia». «La sicurezza con cui - prosegue la lettera, firmata dal generale Bartolucci - continuiamo ad affermare che l'aereo non è stato abbattuto da un missile, è assoluta».

Il giudice Priore indaga sulla società di Pacini che voleva recuperare il relitto del Dc9

ROMA — Il giudice Rosario Priore ha interrogato Francesco Pacini Battaglia, ieri per tre ore, in qualità di testimone nell'inchiesta su Ustica.

Da tempo Priore si interroga sul ruolo della «Mediterranean survey service», la società di Pacini che tentò di ottenere l'appalto per il recupero del relitto del Dc9 caduto a Ustica. Fu proprio il giudice a disporre perquisizioni a casa dell'ammiraglio Giorgio Torrìsi, ex capo di stato maggiore della Difesa, oggi scomparso. Torrìsi, nel 1980,

Il banchiere interrogato su Ustica

fu nominato a capo del consiglio di amministrazione della società. Durante l'interrogatorio, Priore avrebbe fatto riferimento anche al dossier trovato nella casa parigina dove era ospitato Ferdinando Mach di Palm-

stein, che contiene un riferimento al Dc9.

La Commissione stragi ha sentito Priore mercoledì. Al centro dell'audizione, il dissidio che si consumò tra Giuliano Amato ed il giudice Vittorio Bucarelli, che prima del 1990 indagava su Ustica. Allora Amato parlò di fotografie scattate sul fondali prima che avvenissero le operazioni di recupero, cosa di cui gli aveva parlato Bucarelli. Priore ha ribadito che Amato, da lui sentito, ha confermato i fatti.

REPUBLICA 7/2/97

In note tragedia Dc9

Ustica chiama Norimberga

UN filo sottile fatto di tanti morti, di stragi e di guerra, lega Ustica, Bologna e Norimberga, la città tedesca dove mercoledì scorso ha debuttato, in un vecchio aeroporto americano, l'opera «Unreported Inbound Palermo»

(«Non riportato su Palermo»).

Il titolo è tratto dalle parole del linguaggio aeronautico usate il 27 giugno 1980 per segnalare l'assenza dal radar Itavia del Dc9 precipitato al largo di Ustica. Il testo è di Daniele Del Giudice, da un capitolo del suo libro «Staccando l'ombra da terra», musicato da Alessandro Melchiorre. L'allestimento è della Pocket Opera Company, che l'ha coprodotta con il Teatro Comunale e l'amministrazione della città in collaborazione con l'Associazione familiari delle vittime di Ustica. Nell'hangar dell'aeroporto abbandonato, l'opera sarà replicata fino a oggi. «Unreported Inbound Palermo» sarà in scena a Bologna nel 1998.

*Alla ricerca di documenti
riservati sulle stragi anni '70*

Digos spulcia nell'archivio del Viminale

AGENTI della Digos e carabinieri dei Raggruppamenti speciali sono da ieri mattina a Roma per visionare i documenti riservati del Viminale scoperti nell'«archivio segreto» della via Appia nel '96. Documenti sui quali hanno già messo gli occhi gli inquirenti di Milano che continuano a tenere aperta l'inchiesta sulla strage di piazza Fontana, ma che ora interessano anche al sostituto procuratore Paolo Giovagnoli, che coordina l'inchiesta bis su Italicus e Strage alla stazione. I documenti dell'Ufficio affari riservati, vera istituzione nei misteri d'Italia, diretta negli anni cruciali della strategia della tensione da Federico Umberto D'Amato, ora deceduto, riguardano gli anni '70 e i primi anni '80, dunque gli anni della strage dell'Italicus e della stazione di Bologna. Difficile invece che gli agenti e i carabinieri possano imbattersi in documenti che riguardano i fratelli Savi, perchè hanno cominciato ad operare nella seconda metà degli anni '80.

Mentre gli inquirenti cercano con questa missione di trovare materiale per fare luce sui mandanti delle stragi, rimasti ancora ignoti dopo decenni, a Roma una mozione per l'audizione dei testimoni a difesa di Francesca Mambro e Valerio Fioravanti condannati all'ergastolo per la strage di Bologna, davanti alla Commissione parlamentare di inchiesta sulle stragi è stata approvata dal Consiglio provinciale della capitale. La mozione era stata presentata al consiglio provinciale da diversi consiglieri capitanati da Giulio Buffo di AN. Il documento «dà mandato al presidente della giunta di farsi interprete presso il presidente della Commissione parlamentare di inchiesta sulle stragi, di alcune richieste, come l'audizione dei testimoni a difesa, che non sono state ammesse nel processo di Bologna e elementi di collegamento con la strage di Ustica.

la Repubblica

6 giugno 1997



L'irraggiungibile verità del mistero di Ustica

23.00 IL MURO DI GOMMA

Regia di Marco Risi, con Corso Salani, Angela Finocchiaro, Ivo Garrani. Italia (1991). 120 minuti.

RETEQUATTRO

Film-inchiesta sul mistero di Ustica. La sera del 27 giugno 1980 un Dc9 dell'Itavia diretto da Bologna a Palermo precipita vicino a Ustica per cause ancora misteriose, inabissandosi con 81 persone a bordo. Anni dopo un giornalista del «Corriere della sera», Andrea Purgatori, decide di scoprire cos'è successo all'aereo, ma la verità, coperta dalle più alte autorità dello Stato, non verrà a galla. Alla sceneggiatura di Stefano Rulli e Sandro Petraglia ha collaborato anche Purgatori.

Si conclude la serie di iniziative dell'associazione

La verità su Ustica a Faenza con Veltroni

USTICA: aspettando la verità. I parenti delle vittime attendono giustizia da ben diciassette anni. E la chiederanno anche questa sera a Faenza al Presidente del Consiglio dei Ministri Walter Veltroni, invitato alla manifestazione conclusiva dei *Teatri per la Verità*, la rassegna di spettacoli a favore dell'Associazione dei parenti delle vittime della strage in cui morirono il 27 giugno 1980 ottantuno innocenti.

Al dibattito, che si tiene al teatro Masini (ore 20.30), verrà fatto il punto sulle indagini, sull'imminente avvio della fase processuale e sulla posizione del Governo italiano.

Interverranno alcuni grandi attori che hanno partecipato alla rassegna e politici: la senatrice Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei parenti delle vittime, Enrico De Giovanni, sindaco di Faenza, Gabriele Albonetti, presidente della Provincia di Ravenna, Ruggero Sintoni, condirettore artistico di Accademia Perduta/Romagna Teatri, Lella Costa, Dario Fo e Franca Rame e Ivano Marescotti. La serata chiude il ciclo di spettacoli di solidarietà, effettuati da febbraio a maggio nei teatri della Romagna diretti e gestiti da Accademia Perduta/Romagna Teatri, il cui incasso è stato devoluto all'Associa-

zione dei parenti delle vittime della strage di Ustica.

● Mark Owen in concerto questa sera al Palapardini di Modena. L'ex dei Take That, il bello del gruppo, il più ammirato dalle ragazzine, presenterà il suo album da single «Green Man» con l'ormai famosa *Clementine*. Sul palco, sarà preceduto da North & Soule Paola e Chiara, le sorelle rese famose dal Festival di San Remo. I cancelli saranno aperti alle 18.30, mentre le biglietterie saranno a disposizione del pubblico dalle ore 16.

● Un seminario di due giorni tenuto da Claudio Remondi e Riccardo Caporossi, tra i più significativi esponenti dell'avanguardia teatrale italiana. Si terrà a partire da oggi (ore 10) presso il Teatro La Cavallerizza di Reggio Emilia. Il seminario, che continua il Festival *Teatro di frontiera '97*, è aperto al pubblico.

● Gli allievi della scuola di teatro diretta da Nino Campisi si esibiranno questa sera e domani (ore 21) al teatro Dehon (via Libia 59) di Bologna portando in scena i saggi del corso biennale. Oggi sarà presentata una riduzione da «Il lutto si addice ad Elettra» di Eugene O'Neill e da «Ricorda con rabbia» di John Osborne.



Walter Veltroni

la Repubblica
9 giugno 1997

Ipotesi contenuta nella perizia sui tracciati radar

“Sotto il Dc 9 di Ustica volava un aereo militare”

ROMA — Sotto il Dc 9 dell'Itavia precipitato nel mare di Ustica il 27 giugno 1980 ci sarebbe stato, “mascherato”, cioè in una posizione che si utilizza in occasione di missioni militari o per sfuggire ai radar, un aereo militare. Questa potrebbe essere una delle circostanze indicate nelle 700 pagine della perizia radaristica consegnata al giudice istruttore Rosario Priore dal collegio di esperti nominati per esaminare i tracciati radar.

Sul contenuto dell'accertamento gli inquirenti continuano a mantenere il più stretto riserbo. Neppure i legali delle parti hanno avuto oggi la possibilità di visionare l'elaborato firmato dai professori Roberto Tiberio, Enzo Dalle Mese e Franco Donali. L'eventuale accertamento di un punto nei tracciati che indica la presenza di un aereo militare nel cono d'ombra del Dc9 potrebbe essere un elemento di grande importanza per gli inquirenti e confermare lo scenario di guerra, più volte ipotizzato.

La stessa circostanza potrebbe quindi rilanciare la tesi che a provocare la caduta del Dc 9 possa essere stato un missile a discapito di quella che attribuisce ad una bomba collocata nel vano toilette la causa del disastro. L'eventualità legata alla presenza di uno o più mezzi militari nella scia del Dc 9 con 81 passeggeri a bordo è una pista più volte rimbalzata nell'ambito delle indagini e sempre rivendicata dall'associazione dei parenti delle vittime di Ustica. I loro periti, infatti, hanno sempre sostenuto che quella del 27 giugno 1980 non fu una notte tranquilla per il Dc9 e che ci fu «un'attività volativa militare».

L'associazione, che proprio nei giorni scorsi ha auspicato un esito della perizia tale da imprimere una svolta decisiva all'inchiesta che il magistrato vorrebbe concludere in tempi brevi, ha sempre sostenuto che il Dc 9 era seguito e che i radar non potevano non aver visto il velivolo precipitare e gli altri mezzi militari continuare a volare.



Il giudice Rosario Priore

REPUBBLICA 18/6/87

Senza colpevoli

TRAGICA fatalità. Solo una tragica fatalità, nient'altro che una tragica fatalità. È questo il motivo per il quale la Corte d'appello di Bologna ha assolto il pilota dell'aereo militare che il 6 dicembre del 1990 precipitando sulla scuola di Casalecchio di Reno provocò la morte di 12 ragazzi e il ferimento di altri 90. Quello stesso pilota, insieme a due ufficiali dell'Aeronautica, erano stati condannati in primo grado a due anni e mezzo. Nulla da dire se il processo d'appello ha rovesciato la prima sentenza. Il secondo grado di giudizio serve proprio a questo: a riconsiderare gli elementi portati dall'accusa e dalla difesa a sostegno delle rispettive, opposte, tesi. E la Corte ha il compito di formarsi il suo libero convincimento, a prescindere dalle valutazioni già espresse.

Ma la lettura della motivazione della sentenza d'assoluzione, depositata ieri con ampio ritardo rispetto ai tempi stabiliti dalla legge, non può non suscitare sconcerto. Le 112 pagine con le quali si spiega perché nessuno può essere ritenuto responsabile di quella strage sono pervase di sarcasmo, di una critica feroce ed aggressiva che spesso sfiora il disprezzo per il lavoro del pm che condusse l'inchiesta e per i magistrati del primo processo. Al pm si imputano persino «imperfezioni della sintassi nella formulazione delle imputazioni». Ai giudici si attribuisce il tentativo di «ridisegnare il diritto secondo le esigenze della decisione presa», di «non far risparmio di retorica e di discorsi suggestivi». E ancora, si afferma che «gli imputati nel primo grado di giudizio sono stati assistiti da una pesante presunzione di colpevolezza». Si afferma infine l'ipotesi che «la tragedia di Casalecchio non potesse essere archiviata senza un processo e che quanto è avvenuto dopo sia stato come il rotolare di una valanga».

Quel processo insomma non doveva neppure essere celebrato. Se lo si è fatto è stato per «dare soddisfazione alla piazza» e si è sbagliato. Ora, con l'assoluzione degli imputati, le cose sono tornate a posto e poco importa cosa dirà la gente. L'importante è che giustizia sia fatta. Poco importa se i compagni di quei 12 ragazzi uccisi che sono sopravvissuti alla strage e gli altri, quelli che oggi frequentano l'istituto Salvemini ricostruito, e i loro familiari, gli amici, oggi leggeranno sui giornali che non è colpa di nessuno. «Una società civile — scrivono i giudici — non può volere dei colpevoli per forza». Parole sante, ma si può considerare civile la società che non ha risposte da dare a un ragazzo di 16 anni che chiede se è giusto morire in classe, in tempo di pace, ucciso da un aereo militare?

Repubblica 18/6/87

Una battaglia nei cieli la notte del 27 giugno 1980: sei jet della Nato impegnati contro due "nemici"



Un Mig libico potrebbe essere stato il vero bersaglio degli apparecchi militari: due partirono dalla Corsica, due dall'Italia meridionale e due direttamente dal mare della Sardegna

GUERRA NEI CIELI DI USTICA

1 20.30

IL DC9 ITAVIA DECOLLA DALL'AEROPORTO DI BOLOGNA E PRENDE LA ROTTA SIENA-PONZA-PALERMO. MENTRE SALE IN QUOTA INCONTRA 2 F104 ITALIANI IN MISSIONE DI ADDESTRAMENTO, UNO A BORDO HA 2 PILOTI DI GRANDE ESPERIENZA: MARIO NALDINI E IVO NUTARELLI CHE, POI, MORIRANNO NELLA TRAGEDIA DI RAMSTEIN NEL CIELO DI GROSSETO. SI AGGIUNGONO ALTRI DUE VELIVOLI. UN ALTRO DC9 IN VIAGGIO DA BERGAMO A CIAMPINO E UN MISTERIOSO AEREO MILITARE POTREBBE ESSERE UN MIG LIBICO.

CHI COMANDAVA IL 27 GIUGNO 1980

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO **FRANCESCO COSSIGA (DC)**

MINISTRO DEGLI INTERNI **VIRGINIO ROGNONI (DC)**

MINISTRO DEGLI ESTERI **EMILIO COLOMBO (DC)**

MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA **TOMMASO MORLINO (DC)**

MINISTRO DELLA DIFESA **LELIO LAGORIO (PSI)**

CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA DIFESA **AMM. GIOVANNI TORRESI**

CAPO DI STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA **GENERALE LAMBERTO BARTOLUCCI**

CESIS **PREFETTO WALTER PELOSI**

SISDE **GENERALE GIULIO GRASSINI**

SISMI **GIUSEPPE SANTOVITO**

2 20.45

NALDINI E NUTARELLI VIRANO DI BORDO E TORNANO INDIETRO. PRIMA, PERO', LANCIANO UN SEGNALE D'ALLARME.

3 20.55

NEL CIELO TRA PONZA E USTICA, MENTRE ARRIVA IL DC9 CON IN CODA IL MISTERIOSO AEREO MILITARE, CI SONO ALMENO 6 AEREI 2 POTREBBERO ESSERE CORSAIR AMERICANI (IL SERBATOIO DI UNO FU TROVATO IN FONDO AL MARE VICINO AL DC9) 2 POTREBBERO ESSERE FRANCESI, DECOLLATI DA SOLENZARA (CORSICA) 2 POTREBBERO ESSERE SEMPRE AMERICANI, PARTITI DA UNA PORTAERE

4 20.59

IL DC9, FORSE COLPITO DA UN MISSILE, CADE IN MARE ALL'ALTEZZA DI USTICA. CHI HA SPARATO? UNO DEI 6 AEREI NATO POTREBBE AVER TIRATO SUL MIG LIBICO CHE, PROBABILMENTE, ANDAVA A UN MORTALE APPUNTAMENTO CON UN VOLO CIVILE PROVENIENTE DA BRAZAVILLE (CONGO) E DIRETTO A BUDAPEST A BORDO DEL QUALE C'ERA GHEDDAFI. IL MISSILE MANCO' IL MIG E COLPÌ IL DC9



I MILITARI

Ma i generali dell'epoca si difendono

Mai più bugie "L'Aeronautica ora collabora"

LA REPUBBLICA 19 GIUGNO 97

ROMA (c.ch.) — E' con un senso di fastidio dissimulato che negli ambienti dello Stato maggiore dell'Aeronautica evitano di commentare le prese di posizione di alti ufficiali del passato. Il generale Lamberto Bartolucci, numero uno all'epoca della strage, dice che ancora nulla risulta ufficialmente? «Posizioni personali», buttano lì a viale dell'Università, dove da due anni è insediato il generale Mario Arpino. Il generale Catullo Nardi insiste nel dire che il Mig libico cadde il 18 luglio dell'80 quando anche il capo-stazione Cia ammise che suoi uomini avevano avvistato in Sili il relitto 4 giorni prima? «Entriamo nel campo delle opinioni» è la risposta.

La frase chiave è questa: «Se possono esserci stati in passato dubbi sul comportamento dell'Aeronautica, negli ultimi anni la collaborazione con la magistratura è stata totale». Che significa: noi siamo noi, loro sono loro; abbiamo chiuso con il passato del silenzio e del depistaggi e ora siamo alleati con le istituzioni che vogliono vederci chiaro. Un'altra frase raccolta ieri allo Stato maggiore: «Gli archivi dell'Aeronautica sono completamente aperti».

E ancora, entrando nel merito delle novità: «A lume di naso, se è stata indicata dalla Nato la corrispondenza tra i codici Iff e i nominativi delle missioni, questi elementi potrebbero essere molto utili alle indagini». Tradotto: se la Nato ha veramente indicato la nazionalità degli aerei che volavano insieme al Dc 9 dell'Itavia, l'inchiesta avrà fatto un vero passo avanti. «Sempre che si dimostri che questi aerei fossero a una distanza tale da interagire con il Dc 9», certo.

La svolta, perché di questo si trattò, risale al '95, quando il neo comandante Mario Arpino ruppe con la tradizione di prudenza e in un'intervista a Repubblica dice: «Ci siamo involti progressivamente in qualcosa che ancora non capiamo bene, sino a diventare agli occhi dell'opinione pubblica corresponsabili». «Noi dobbiamo fare la nostra parte fino in fondo nello Stato Italiano per rispondere alle richieste dei cittadini. E la nostra parte la facciamo anche facendolo sapere. Dobbiamo spiegare una cosa: l'Aeronautica italiana non è coinvolta nella strage di Ustica...».

Prodi: mi sono prestato personalmente

“Il governo ha fatto il suo dovere”

ROMA — «Il Governo ha fatto il suo dovere niente di più, spero che emergano indicazioni finalmente esaurienti». È il commento del presidente del Consiglio, Romano Prodi, sugli ultimi sviluppi della vicenda di Ustica. «Per carità non parliamo di meriti», ha detto il primo ministro a quanti gli hanno chiesto chi si deve ringraziare per le approssimazioni alla verità di uno dei misteri della storia d'Italia. «Ho fatto tutto - ha detto Prodi - perché si potesse accedere a ogni informazione disponibile. Mi sono personalmente prestato». Il presidente del Consiglio ha anche sottolineato «l'atteggiamento di grande collaborazione» del Segretario generale della Nato.

«Si rafforza l'ipotesi dello scenario di guerra» per la senatrice Daria Bonfietti. La presidente dell'Associazione familiari delle vittime di Ustica, commentando le notizie sui contenuti della perizia consegnata al giudice Rosario Priore, ha detto: «La conferma della presenza di aerei militari, la notte del 27 giugno 1980 nei pressi del Dc-9 Itavia, dà forza all'idea da noi sostenuta e mette definitivamente in crisi tutta la costruzione dell'Aeronautica militare italiana, che ha consapevolmente portato avanti in questi anni». «Dai dati in nostro possesso - ha aggiunto - dal lavoro svolto alla Nato, dall'incrociarsi degli interrogatori, abbiamo un quadro impressionante e desolante dell'operazione di depistaggio. I vari governi che nel tempo si sono succeduti non hanno mai trovato la forza e avuto la volontà per rompere questa posizione. Ora molti dovranno pagare».

«Non vogliamo muri di gomma», ribadisce il vicepresidente del Consiglio, Walter Veltroni. «Tutto ciò di cui la magistratura ha bisogno per accertare come è andata quella notte nel cielo di Ustica, il governo italiano lo farà. Continueremo a aprire i cassetti», ha aggiunto. «Dopo 17 anni vicini alla verità». Così Franco Frattini, presidente del Comitato parlamentare di controllo sui servizi segreti.

LA REPUBBLICA
19 GIUGNO 97

LA REPUBBLICA
19 GIUGNO 97

L'INTERVISTA

Cossiga: "Turba l'idea che Nato e Usa abbiano nascosto la verità"

ROMA — Senatore Cossiga, ha letto le ultime rivelazioni su Ustica?

«Sono turbato e confuso all'idea che grandi democrazie occidentali e la Nato abbiano potuto dar mano a un infame depistaggio. È un mondo che crolla. Gli Stati Uniti, la Francia...».

Uno scenario di guerra...

«Una vera battaglia. Nessuno ha mai pensato che ci fosse stato qualcosa del genere. Non me lo spiego e questo mi angoscia. Ripeto: scoprire che grandi paesi dell'Occidente, dalla fortissima tradizione democratica e dall'inconscio prevalere del potere politico su quello militare, abbiano nascosto la verità, mi spaventa e mi getta in una profonda crisi di coscienza».

Lo sa che almeno sette aerei, di nazionalità diverse, volavano intorno al Dc 9 dell'Itavia?

«Vede, non bisogna porre solo il problema italiano. Noi siamo un piccolo Paese, siamo dei poveracci, loro, Stati Uniti e Francia, no. Ma ci hanno sbattuto la porta in faccia. È incredibile che l'America, che ha messo in piazza i misfatti in Vietnam, che ha cacciato Nixon, abbia fatto tutto questo».

Non sottovaluta forse la tradizione italiana di depistaggio?

«Ma qui si parla di una battaglia aerea. E a quanto ho letto c'erano aerei americani, francesi, italiani e aerei libici, o sbaglio?».

Qui siamo anche con un giudice istruttore accusato da Giuliano Amato di dire il falso nel '90,

“Infame depistaggio? E' un mondo che crolla...”

“Una vera battaglia. Nessuno ha mai pensato che ci fosse stato qualcosa del genere. Ciò mi spaventa e mi getta in una crisi di coscienza”

Francesco Cossiga era presidente del Consiglio nel giorno (il 27 giugno 1980) della strage di Ustica



siamo con ottanta ufficiali dell'Aeronautica accusati di distruzione di prove: ci abbiamo messo del nostro o no?

«Assolutamente sì».

E noi non avevamo qualche obbligo in più di cercare la verità, visto che le vittime sono tutte italiane?

«Ma volete convincervi che il problema sono gli americani e i

francesi?».

Lei era il capo del governo quando avvenne la strage: 27 giugno del 1980. E sui misteri di Ustica è stato spesso tirato in ballo.

«Andai via da Palazzo Chigi qualche mese dopo. Allora il Parlamento disse che si trattava solo di un cedimento strutturale».

Che cosa ha fatto da presidente della Repubblica?

«Quando ero al Quirinale mi scandalizzai che per motivi di bilancio non fosse stato recuperato il relitto e mi impegnai per farlo recuperare».

Dalle carte della perizia consegnata al giudice Priore emergono particolari inquietanti anche sull'occultamento delle prove. Possibile che nessuno sapesse?

«Un clamoroso caso di man-

canza di collaborazione internazionale. Ma ormai non mi meraviglio più di nulla dopo aver letto le memorie di Markus Wolf, il capo dello spionaggio della Germania dell'Est, pensando a quanti nella Nato, un'organizzazione granitica, lavoravano per il Patto di Varsavia».

Ma lei non è stato sempre un difensore della Nato?

«Sì, ma se risulta questo, non la difendo più. Non so più nemmeno se la Nato esiste...».

Non ha mai avuto notizia, in questi anni, che la Nato coprisse la verità?

«Ma per carità... Invece si può interrogare Giuliano Amato, che fu il primo ad avere il timore che fossero stati i francesi e lo disse».

Dunque, dice che la questione va posta alla Nato?

«Alla Nato, al governo americano, a quello francese e a quello dell'amica giamaica libica».

Ma perchè non è stato fatto in passato?

«E quello che io ho chiesto. Ricordate la dichiarazione che feci? Due anni fa io dissi al governo: "Guardate che voi dovete andare alla Nato", proponendo anche di violare il segreto. Mi risposero male...».

Chi ha voluto nascondere tutto questo per diciassette anni?

«Non lo so, ma io credo al lavoro della commissione. E ho la massima stima del giudice Priore: una persona e un magistrato eccellenti, un modello di investigatore. Io aspetto la verità».



un aereo sconosciuto che si ripara sotto il velivolo civile

IL RETROSCENA

Le indagini hanno disegnato lo scenario. Per arrivare all'«assassino», qualcuno deve parlare

Un cielo costellato di indizi ma la verità è ancora lontana

di MINO FUCCILLO

SE è stato un delitto, «potrebbe essere ancora presto per conoscere la verità». Troppo presto perché, se quel Dc9 Itavia fu abbattuto da aerei da caccia americani o francesi, né Washington né Parigi hanno ancora intenzione di dirlo, confessarlo. Oggi è presto per conoscere l'assassino, perché già da tempo i suoi capi in borghese e in divisa avrebbero avuto la forza e lo stomaco di tollerare l'impatto di aver fatto una strage di civili innocenti. La ragione il cinismo di Stato avrebbero spiegato e digerito lo «shaglio». E' già successo. Se dunque è stato un delitto, non hanno nascosto e non stanno nascondendo la responsabilità di aver stroncato con un missile 81 vite, la verità che non possiamo conoscere deve per forza essere più grande di un massacro. Quindi, «è forse ancora presto e non tutto è nelle mani di chi indaga in Italia».

Lo apprendi tra corridoi di porte blindate, tra faldoni di carte segrete, lo sai ragionando con chi qualcosa, ma solo qualcosa, conosce. Del delitto ci sono gli indizi, stampati sui segnali radar. Un aereo che viene dal cielo della Liguria si accoda al Dc9, diventa la sua scia, si camuffa sotto il suo segnale. Poi, quando il dramma è compiuto, scompare. Ha un nome ma non un'identità: LG061. Ma non è lui l'assassino. E ci sono altri aerei militari intorno a quel Dc9, almeno altri quattro. Lasciano indizi anche loro, erano lì, potrebbero però non aver ucciso. Ma resta l'indizio più grande: i militari, anche italiani, hanno sempre giurato che non c'erano, che non c'era nessuno.

E c'è, di sicuro, quell'esercitazione dell'aviazione francese a Solenzara. Ci sono, di sicuro, due F104 italiani in volo a controllare qualcosa. Ci sono ancora tracce di due aerei che volano ma non si riesce a vedere col radar da dove decollano e da dove atterrano. Indizio questo di una portaerei. Ma la prova non c'è. Tanti indizi che compongono più di un sospetto nella mente di chi indaga. Potrebbero essere retrocessi a coincidenze se francesi e americani indicassero quale attività militare si svolgeva quella notte e perché. Si potrebbe cancellare un indizio e poi via l'altro. Ma non lo dicono. Forse, «è presto».

E di indizi ce n'è ancora, quanti ne può volere un magistrato che indaga. Il testo della relazione dei periti: «I dati disponibili forniti dall'autorità

militare italiana risultano non essere i dati originali e talvolta difforni dai dati originali stessi». «Ci sono molte tracce radar contemporanee e ravvicinate nell'area compresa tra Bologna e Siena subito dopo il decollo del Dc9». Il suicidio del sergente che quella notte era al radar di Poggio Ballone e si impiccò dopo aver detto ai familiari: «Allora rischiammo una guerra». Il Mig libico caduto non si sa quando e troppo ufficialmente fatto cadere troppi giorni dopo. Ma non quanti basterebbero a un giudice in aula. Perché sarebbe, oggi è, un processo indiziario: con la vittima, gli indizi, i sospet-

ti. Ma senza prove e movente.

Questo va cercato, bussando a porte che per ora restano chiuse e hanno solo aperto uno spioncino. Da quando il giudice Priore ha cominciato a «bussare», il governo italiano si è mosso, ha bussato anche lui. Ma il racconto dei fatti degli alleati della Nato, dei francesi e dell'Aeronautica italiana riesce da anni ad escludere il delitto senza però riuscire a cancellare o spiegare gli indizi. Portaerei in attività non ce n'erano. Però nessuno può dimostrare se sia vero o falso. C'erano gli aerei, nessuno può dimostrare oggi se hanno ucciso o se si sono spiegati o se stessi.



Qui sopra, il generale dell'aeronautica Stelio Nardini, nella foto grande, il giudice Rosario Priore

facendo. E nessun giudice o indagatore può trovare la verità da solo: gli aerei militari inviano al radar un segnale «secondo» che consente la loro identificazione solo se vogliono. Se non vogliono, restano anonimi, celati, anche se non invisibili ai radar. Se c'è stato un assassino, lo sapremo solo se e quando vorrà confessare.

Ma è «troppo presto» per l'eventuale confessione di un'azione di guerra e non di un tiro sbagliato. Se quella notte combattevano, era per abbattere l'aereo che si era accodato e camuffato sotto la traccia del Dc9. Se volevano abbatterlo non era certo perché aveva violato uno spazio aereo, una sovranità. Non volevano punirlo, ma fermarlo. Qual era allora il suo obiettivo, un altro aereo? Con a bordo Gheddafi o chi altri? Da dove era partito? Forse chi si è alzato in volo per abbatterlo sapeva prima l'una e l'altra cosa. Forse aveva preparato e coperto quella missione, poi era arrivato un contrordine da eseguire ad ogni costo. Forse qualcuno aveva deciso di lasciarlo fare, ad insaputa di parte o di tutto il suo stesso governo. Se ci fu delitto, dovrebbero confessare che l'Occidente e la Nato non erano «l'impero del bene» sempre e comunque. Forse per sapere questo è «troppo presto». Ma qui gli indizi a disposizione di chi indaga si diradano, diventano congetture. Raccordi logici che poggiano sull'unico pilastro di un'ipotesi indiziaria, la verità giuridica divorzia e diverge dalla verità politica. Ciò che è plausibile nell'universo della guerra segreta tra Stati diventa indimostrabile in un'aula di giustizia.

E allora bisogna accontentarsi di quel che ha oggi in mano chi indaga da anni in Italia: pochi o nessun indizio per l'ipotesi della bomba a bordo, una possibilità di «near», cioè di collisione da vicinanza tra l'aereo di linea e quello militare, una montagna di indizi a favore di una battaglia nei cieli. Non ancora la verità, nonostante le cartine e i grafici sui giornali, nonostante i 17 anni trascorsi. Perché la verità, se è quella di un delitto di Stato, è più grande di quell'aereo civile abbattuto. Sarebbe la verità di governi o Stati maggiori che armano la mano di killer, oppure la verità di governi che fermano la mano dei loro stessi generali. Oppure ancora la verità di una storia contemporanea che le democrazie occidentali scrivono anche con il sangue. Qualcosa che somiglia troppo alla fiction per essere vera, qualcosa che fa addirittura più male dei passeggeri trasformati in cadaveri. Chiudi il libro dell'ultima perizia, ascolti le ultime parole di chi sa solo qualcosa: «Gli indizi ci sono, ma la verità...». Ustica non finisce mai di finire.

SOVRANITÀ LIMITATA

di GIORGIO BOCCA

DICIASSETTE anni dopo la strage di Ustica abbiamo la conferma quasi «fotografica» di ciò che allora tutti intuirono: l'aereo con 81 civili a bordo era stato colpito durante un conflitto. Ma chi lo abbia colpito degli aerei francesi, americani, italiani e libici che presero parte alla confusissima azione non lo sappiamo e probabilmente non lo sapremo mai. Da quel poco che si capisce dalla perizia consegnata al giudice Priore, pare che la causa prima della sciagurata azione siano stati due Mig libici che, partendo dalla Jugoslavia, cercavano di passare per lo spazio aereo italiano, dunque Nato, nel cono d'ombra del Dc9.

MA DOPO diciassette anni di depistaggi, omertà, suicidi e omicidi misteriosi, promesse non mantenute di svelare il mistero, alti ufficiali indagati, interminabili inchieste, ricerca di relitti negli abissi marini, il nodo centrale della vicenda resta quello del primo giorno, resta cioè ignoto chi fu ad abbattere l'aereo di linea.

Questa vicenda aiuta almeno a capire quale fu per quasi mezzo secolo la sovranità limitata dei paesi che facevano parte dell'alleanza atlantica in posizione subalterna; quale fu il prezzo che essi dovettero pagare per la protezione dello «scudo» americano. Abbiamo sempre saputo che il comando della Alleanza atlantica era americano, e che i sottocomandi affidati anche a militari italiani avevano una scarsissima autonomia. Ma solo ora ci rendiamo conto che nei vantaggi e negli svantaggi di quella alleanza il prezzo più alto da pagare come libero Stato fu quello della doppia lealtà.

Abbiamo stentato a crederci molto prima di Ustica, i debiti grandi e grandissimi che avevamo verso l'alleato americano che per due volte aveva mandato i suoi figli a salvare le pericolanti democrazie europee facevano passare in seconda linea e in certo modo assolvevano i sistemi «duri» del protettore. Solo oggi con le indagini che la magistratu-

segue dalla prima pagina ■

SOVRANITÀ LIMITATA

ra sta svolgendo sulla strage di piazza Fontana si incomincia a scrivere e a dire a chiare lettere nella nostra informazione che c'era un sovrintendente della Cia, che gli autori delle trame nere erano protetti dai servizi segreti americani.

La strage di piazza Fontana e altre vennero chiamate «stragi di Stato» non per un riferimento preciso allo Stato italiano ma al potere statale sovranazionale che le aveva imposte. Il fatto che fossero delle stragi inutili e sproporzionate, delle stragi idiote, conferma soltanto la stupidità politica dei servizi segreti di tutte le nazioni, compresi gli Stati Uniti. Ma quella era una delle miserie della guerra fredda dall'una come dall'altra parte: affidare

l'equilibrio mondiale a dei sistemi militar-polizieschi che dovevano prima di tutto autogiustificarsi e automantenersi. Come riconobbero Krusciov e Kennedy nel loro incontro a Vienna.

Uno dei danni più forti procurato da questa doppia lealtà ai paesi subalterni fu quello di convincere militari, poliziotti e diplomatici a stare dalla parte del più forte, vale a dire dalla parte del superpotente alleato americano. Spesse volte il nostro governo fece la pessima figura di complicità in stragi di cui sapeva poco ma di cui capiva tutto: bisognava insabbiarle. Dopo piazza Fontana non ci fu nessuna riunione di governo per depistare le inchieste, ma una direttiva fulminea che arrivava dalle centrali forti per-

corse il paese: bisognava in ogni modo ostacolare le indagini.

Ci si chiede oggi, a proposito dei fatti e misfatti della nostra spedizione in Somalia, per quale ragione si sia taciuto per quattro anni, per quali ragioni i nostri comandi militari non abbiano fatto inchieste su fatti che erano di pubblico dominio. Ebbene credo sia lecito supporre che anche nel caso della Somalia abbia funzionato la omertà atlantica, la consuetudine a non lavare in pubblico i panni sporchi, a non guastare l'immagine dei bravi soldati atlantici mandati in tutto il mondo a proteggere le vedove e gli infanti. Nelle dichiarazioni dei generali che comandarono la nostra spedizione in Somalia, oltre la legittima e in parte motivata difesa della nostra partecipazione ci sono delle espressioni sacrali, indiscutibili. Il generale Loi ha per esempio definita la nostra spedizione come «fantastica».

Ci si chiede se non sarebbe l'ora dopo la caduta del Muro di Berlino, dopo la crescita dell'Europa, dopo la fine della guerra fredda di riacquistare un minimo di autonomia, di venir fuori dal mistero-non mistero di Ustica, di dire: è andata esattamente così. Ma evidentemente i vincoli militari e polizieschi dell'alleanza sono ancora fortissimi.

GIORGIO BOCCA

L'INTERVISTA

Un diplomatico libico: "La Nato mente per coinvolgerci"

"Il bersaglio era Gheddafi"

LA REPUBBLICA

di MAGDI ALLAM

20 GIUGNO 97

ROMA — Una fonte diplomatica libica conferma a *Repubblica* che la notte del 27 giugno 1980 ci fu una battaglia aerea sui cieli di Ustica. Ma a suo avviso la nuova versione dei fatti, fornita dal collegio degli esperti nominati dal giudice Rosario Priore, è inverosimile: la verità, secondo il diplomatico libico che vuole mantenere l'anonimato, è che il missile lanciato da un caccia della Nato era diretto contro un aereo sul quale si riteneva viaggiasse Moammar Gheddafi. La ricostruzione lascia però senza risposta una serie di interrogativi, primo fra tutti la presenza del Mig libico precipitato sulla Sila e rintracciato soltanto il 14 luglio 1980. Si accenna con imbarazzo all'ipotesi che quel caccia fosse pilotato da un disertore che volesse in realtà abbattere l'a-

ereo di Gheddafi.

Ritieni veritiera la nuova versione dei fatti sulla tragedia di Ustica?

«Su questa tragedia gli ambienti della Nato cambiano continuamente versione ogniqualvolta ci si avvicina alla verità».

Può essere più chiaro?

«Credo che sia in atto un nuovo tentativo della Nato di depistare le indagini».

In che senso?

«Nel senso che vogliono coinvolgere la Libia».

Ma la Libia non viene accusata per la strage.

«Sì, ma avrebbero sparato per contrastare una presunta violazione dello spazio aereo italiano da parte di aviogetti libici. La Nato sa-

rebbe intervenuta a difesa dell'Italia che è uno dei suoi membri. Diranno che, sì, è stato un errore ma che il vero responsabile è la Libia che ha violato lo spazio aereo di un paese della Nato».

Lei sta dicendo che si tratta di una manovra per screditare la Libia?

«È un tentativo di addossare sulla Libia la responsabilità della strage. Tutti sanno che la Libia è da anni nel mirino degli Stati Uniti».

A 17 anni di distanza quale sarebbe l'obiettivo degli Stati Uniti?

«La Nato vuole diffamare la Libia per nuocere alle relazioni tra la Libia e l'Italia. Tanto ormai tutti i testimoni sono scomparsi in circostanze misteriose, chi morto e chi suicidato».

Ma quale è allora la verità dei fatti?

«I caccia della Nato hanno lanciato il missile su quell'aereo perché credevano che a bordo viaggiasse Gheddafi. La verità è che la Nato voleva assassinare il leader libico. Ma hanno fallito provocando una strage di civili».

E come spiega il Mig 23 libico schiantatosi sui monti della Sila?

«Mi dispiace ma non posso addentrarmi nei particolari. Non posso andare oltre».

È vero che il pilota del Mig 23 era un disertore libico che voleva abbattere l'aereo di Gheddafi?

«Non posso né confermare né smentire. Non ho informazioni al riguardo. Devo attendere le direttive da Tripoli».

L'esperto spiega: "Abbiamo ricostruito al computer lo scenario di guerra"

Ustica, la conferma della Nato

Il perito: "La portaerei? È l'unica spiegazione"

la Repubblica

di CLAUDIO GERINO

20 GIUGNO 1997

ROMA — Una portaerei del Patto Atlantico, la sera del 27 giugno 1980, si trovava a navigare nel Mediterraneo occidentale. L'ipotesi dei periti incaricati di interpretare i tracciati radar per conto del giudice istruttore Rosario Priore, viene confermata anche dalla Nato alle autorità italiane. In una nota — stando a quanto si è appreso — l'Alleanza Atlantica, interpellata in relazione alla navigazione nel Mediterraneo la sera in cui il Dc 9 dell'Itavia precipitò, non ha escluso la possibilità che vi fosse anche una portaerei alleata.

Il documento giunto pochi giorni fa, rafforza l'ipotesi già ventilata nella perizia depositata dagli esperti al giudice Priore nella quale oltre ad indicare 8 tracce che potrebbero rappresentare la presenza di altrettanti aerei militari che volavano nelle vicinanze del Dc 9, affermavano testualmente che «La presenza di un certo numero di

Sui radar c'erano le tracce di otto jet militari

tracce relative a velivoli di cui non è possibile determinare l'aeroporto di decollo e quello di atterraggio, possono far desumere la presenza nel Tirreno di una portaerei in navigazione».

Gli americani hanno sempre dichiarato, mostrando anche dai libri di bordo che la portaerei «Saratoga», ormeggiata nel Golfo di Napoli, non si sarebbe mai mossa dalla rada. Diverso invece il comportamento delle autorità francesi che fino ad oggi non hanno mai messo nero su bianco gli spostamenti, di quel giorno, della «Clemenceau».

E di portaerei parla, in un'intervista al quotidiano «Il Tirreno», anche il professor Enzo Dalle Mese, uno dei tre periti che hanno analizzato i tracciati radar. «Intorno al Dc9 Itavia c'erano altri aerei. Abbiamo ipotizzato uno scenario molto complesso. Le na-

vi non si vedono nei tracciati radar. Se, però, ci sono degli aerei che non si sa da dove sono partiti e dove sono atterrati, è giusto ipotizzare la presenza di una portaerei». Il professore spiega che i periti non erano chiamati «a determinare perché il Dc9 era caduto, bensì, attraverso i dati radar disponibili, ricostruire lo scenario di quella sera». Per fare questo, spiega Dalle Mese, «abbiamo ricostruito con l'aiuto di un software quello che gli operatori al radar hanno visto sul loro video la sera

del 27 giugno 1980. Non tutti i dati che ci erano stati forniti erano su dischetto. Quindi ce li abbiamo messi noi e siamo stati in grado di realizzare un radar virtuale. Sullo schermo del computer abbiamo animato le tracce radar, costruendo un'immagine chiara degli avvenimenti. O meglio: degli avvenimenti che si possono vedere con le tracce radar. Un lavoro mai fatto prima».

A proposito della possibilità di risalire alla nazionalità degli aerei rilevati intorno al Dc9, Dalle Me-

se ha detto che «gli aerei lasciano una firma, cioè le risposte che danno alle comunicazioni a terra. Ma per decifrare questa firma ci vogliono i codici. Ci sono, però, due tipi di problema: i codici risalgono al 1980 e cambiano in continuazione. Informazioni del genere non vengono fornite volentieri dai paesi potenzialmente coinvolti».

Ora, al giudice istruttore Rosario Priore restano poco più di dieci giorni per concludere l'inchiesta. Ma già si profila l'ipotesi di una proroga che, però, dovrà essere supportata da un intervento legislativo del Parlamento. E mentre la senatrice Daria Bonfietti, presidente del Comitato dei familiari delle vittime di Ustica, chiede che «finalmente qualcuno paghi per quei morti e per le menzogne durate 17 anni», il ministro della Giustizia, Giovanni Maria Flick afferma che «ogni eventuale proroga dovrà essere decisa in sede parlamentare».

Chi "depistò"?

FINALMENTE, a 17 anni di distanza, il "muro di gomma" che aveva coperto finora il mistero di Ustica e impedito di accertare la verità è stato squarciato dalle rivelazioni della Nato sulla battaglia aerea che si svolse la sera del 27 giugno 1980 nei cieli siciliani. Adesso sappiamo senza ombra di dubbio che il Dc 9 dell'Itavia non precipitò per un «cedimento strutturale», come le versioni ufficiali tendevano a far credere, né per un'esplosione dall'interno. Quell'aereo civile con 81 persone a bordo fu colpito da un missile, sparato da un aereo militare che partecipava a uno scontro a fuoco tra velivoli dell'Alleanza atlantica e almeno due caccia nemici, probabilmente libici.

Ma oltre alla nazionalità dell'aereo da cui partì il colpo assassino, restano da stabilire ora le responsabilità che in tutti questi anni hanno coperto, alterato, occultato la tragedia di Ustica, deviando sistematicamente le indagini. E bisogna dire che fa una certa impressione leggere oggi le dichiarazioni di due importanti uomini pubblici, come Francesco Cossiga e Giuliano Amato, concordi nel parlare entrambi di «depistaggio» ai loro danni. All'epoca del disastro, infatti, Cossiga era presidente del Consiglio e successivamente divenne presidente della Repubblica. Amato invece si occupò della vicenda più tardi, da sottosegretario alla presidenza del Consiglio con Bettino Craxi.

Chi e perché «depistò», in tempi diversi, due personaggi come Cossiga e Amato? Questi interrogativi vanno girati direttamente al ministro della Difesa, perché indagherà a fondo all'interno dell'Aeronautica militare e individuerà gli alti ufficiali dell'aviazione a cui fa riferimento Giuliano Amato. Ma gli stessi interrogativi vanno rivolti anche al presidente del Consiglio affinché i suoi uffici verifichino eventuali responsabilità di altre istituzioni o enti dello Stato.

Il fatto è che, dopo il disastro di Ustica, non sono mancate inchieste giornalistiche che arrivarono molto vicine alla verità, come quella condotta a più riprese dall'«Espresso» nella seconda metà degli anni Ottanta. Ma allora si preferì non vedere e non sentire, o fingere di non vedere e non sentire, nella speranza che il tempo coprisse tutta la storia con un velo di polvere e di onertà. Ora che la Nato conferma anche la presenza di una portaerei nel mare italiano, in quella notte maledetta, è più che mai doveroso andare fino in fondo per rendere giustizia alla memoria delle vittime e al dolore dei familiari.

Ustica, il caccia prima di nascondersi dietro il Dc9 si mimetizzò sotto il Bergamo-Roma

Un altro aereo rischiò di esplodere

di CLAUDIO GERINO

ROMA — Un altro volo Itavia, altre vite umane, a rischio nella notte di Ustica. La sera del disastro il caccia in volo "mascherato" che si era nascosto sotto il cono d'ombra del DC9 Itavia, si è rifugiato per alcuni minuti anche sotto un altro aereo civile in volo sulla rotta Bergamo-Roma. Risulta da alcuni tracciati del centro radar di Poggio Ballone, vicino Grosseto, che avrebbero registrato tutti i movimenti del caccia, identificato con la sigla LG461, decodificata con il nome "Friendly" (amico), la cui presenza nei cieli era stata individuata dal centro radar di Mortara, nel pavese.

Il rilevamento pare sia contenuto nel fascicolo dell'inchiesta sulla strage di Ustica e confermato dalla schermata del radar relativa al volo del "caccia mascherato", di cui si parla nella perizia consegnata nei giorni scorsi al giudice istruttore, Rosario Priore. Secondo ciò che emergerebbe dai tabulati radar di Poggio Ballone, il caccia individuato dal rilevamento di Mortara sarebbe stato privo di "transponder", segnale che il veicolo invia per farsi riconoscere. Si sarebbe per questo posizionato una prima volta, alle 20, 28, per 19 secondi sotto il Dc9 Itavia in volo da Bologna a

E dalla Sardegna le testimonianze sulla portaerei. In Internet le foto che avvalorano la tesi della battaglia missilistica

Palermo, schermandosi dietro la sigla identificativa "ITIGI 1136".

Poi, il "caccia mascherato" si è spostato sotto il cono d'ombra del volo Itavia Bergamo-Roma, anche in questo caso impossessandosi della sigla identificativa di questo volo civile, "I-TIGA 1133". Alle 20,30 l'ultimo spostamento del caccia che è tornato sotto il DC9, per rimanerci sino a quando la sua traccia è stata perduta dai radar di Poggio Ballone.

Ma la tragedia di Ustica sbarca su Internet. Uno dei periti di parte civile, incaricato dalla compagnia Itavia di seguire gli accertamenti tecnici, Luigi Di Stefano, ha deciso di pubblicare sulla rete documenti, alcuni in parte inediti, riguardanti le indagini sull'abbattimento del Dc 9, la sera del 27 giugno 1980, sui cieli di Ustica.

Sono documenti che tendono a dimostrare che intorno al Dc 9 ci fu una battaglia aerea e che almeno due missili aria-aria colpirono il velivolo provocando la morte di 81 persone. I documenti sono corredati da alcune immagini, prese nell'hangar «Batler» di Pratica di Mare dove sono conservati i resti dell'aereo, e da una serie di elaborazioni fotografiche e grafiche che mostrano chiaramente i segni devastanti dell'impatto dei missili contro la fusoliera del Dc 9.

In particolare, sovrapponendo l'immagine dell'aereo intatto a quella dei resti ricostruiti nell'hangar, si evidenzia nella parte anteriore sinistra un grande squarcio prodotto proprio, secondo il perito, dalla fuoriuscita del «corpo» di uno dei due missili, esplosi a poca distanza dal velivolo, sulla parte anteriore destra. E ci sono altre immagini che evidenziano l'impatto di schegge ad alta velocità tipiche dell'esplosione di un missile.

Tra le fotografie, poi, c'è quella di un seggiolino eiettabile, recuperato sempre tra i resti del Dc 9, che, secondo quanto sostiene il perito, appartarrebbe ad un velivolo da caccia di costruzione sovietica, un Mig, presumibilmente libico.

LA REPUBBLICA
21 GIUGNO 97

*Su "Panorama"
foto inedite del
recupero delle
vittime. Bonfietti
protesta, Accame
lancia un'ipotesi*

Ustica, il pilota tentò di ammarare?

A Priore altri sei mesi di tempo per concludere le indagini

nostro servizio

ROMA — La commissione Giustizia del Senato ha approvato in sede legislativa il disegno di legge che proroga fino al 31 dicembre le indagini per la sciagura di Ustica. Si tratta dello stesso testo approvato dalla Camera. Il provvedimento è ora definitivo.

Intanto il settimanale «Panorama» pubblica oggi alcune fotografie inedite che documentano le operazioni di recupero delle vittime di Ustica il giorno dopo la caduta dell'aereo. Il settimanale le ha consegnate ieri al giudice istruttore Rosario Priore. Le fotografie sono sta-

te realizzate da un marinaio che il 28 giugno 1980 si trovava sull'Andrea Doria, l'incrociatore che raggiunse il punto dove furono trovati i resti di 39 passeggeri.

«L'insieme delle immagini — sostiene Panorama — racconta che cosa accadde in quel pomeriggio di 17 anni fa: gli elicotteri che lanciano i fumogeni in mare per indicare dove sono stati avvistati i corpi e oggetti, i gommoni e le lance calate in mare dall'Andrea Doria per recuperarli, i marinai impegnati nell'opera, terribile e pietosa, della ricomposizione dei cadaveri».

E per Falco Accame, ex presidente della Commissione Difesa della Camera, quelle fotografie dimostrano che il Dc 9 Itavia non esplose sui cieli di Ustica, ma tentò un disperato ammaraggio. Un'ipotesi sulla quale già lavorò Priore concludendo che non esistevano elementi sufficienti per stabilire che l'aereo galleggiò alcuni minuti prima di inabissarsi.

«Grande preoccupazione» viene espressa invece da Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione Familiari delle Vittime di Ustica, in merito alla notizia delle fotografie.

«La preoccupazione si basa sul fatto che veder ricomparire in questo modo i corpi delle vittime è uno strazio».

Altre volte si è insistito con notizie che potessero condurre a ipotizzare che gli ottantuno passeggeri del Dc 9 non fossero morti prima che l'aereo precipitasse. Notizie che poi si sono rivelate false».

E sempre oggi su Internet, «Nove», notiziario locale in tempo reale, propone un servizio con immagini inedite in un sito che propone un'ipotesi sugli ultimi momenti del Dc 9 Itavia.

la Repubblica
27 giugno 1997

Il concerto del Festival di S. Stefano stasera si tiene in Sala Bossi

Bach nel violino di Sarbu

TRASFERITO In Sala Bossi l'appuntamento di questa sera con il Festival di Santo Stefano, a causa della concomitanza con lo spettacolo che il Teatro Comunale organizza nella ricorrenza della strage di Ustica. Dunque, il violinista Eugene Sarbu si esibirà (sempre alle 21, come era già stato indicato) in quella Sala, che per molti anni è stato il tempio della musica da camera a Bologna, e che oggi attende ancora di recuperare quel suo ruolo primario. D'altronde, Sarbu è violinista di vaglia. Molti i premi internazionali nel suo curriculum, al cui apice troviamo la vittoria nel 1978 dell'ambitissimo primo premio al «Paganini», e naturalmente

alle sue spalle c'è una carriera importante, che lo ha visto e lo vede ospite delle maggiori orchestre e delle principali stagioni concertistiche in tutto il mondo. Questo suo talento avrà davvero modo di metterlo in mostra nel concerto odierno. Il programma, infatti, sarà interamente dedicato alla produzione per violino solo di Johann Sebastian Bach. Nella prima parte si ascolteranno la Partita n. 3 in MI maggiore BWV 1006 e la Sonata n. 1 in sol minore BWV 1001, seguite poi, dopo l'intervallo dalla celebre Partita n. 2 in re minore BWV 1004. Insomma, tre capolavori del repertorio violinistico, tre opere tra le più impegnative per l'interprete. (f.f.)

L'ultima tappa verso la verità

LA REPUBBLICA 27-6-97

di DARIA BONFIETTI

QUESTA sera, con grande emozione, ascolterò, insieme ai cittadini bolognesi e a molti parenti delle vittime, le note di Mahler eseguite dagli artisti del Teatro Comunale per ricordare il diciassettesimo anniversario della strage di Ustica. La sinfonia «La Resurrezione» mi pare particolarmente appropriata per ricordare la vicenda e per sottolineare che la verità, pur tra tanti ostacoli, sta affiorando e consolidandosi.

Celebriamo questo anniversario infatti proprio a pochi giorni di distanza del deposito di una perizia ufficiale, nella quale sono condensati due anni di lavoro svolti anche con un forte contributo di tecnici Nato, che delinea il drammatico scenario di «guerra aperta» all'interno del quale è stato abbattuto il DC9 Itavia.

Sarà un'occasione anche per ringraziare tutti coloro che in questi lunghi anni ci sono stati vicini, dai rappresentanti degli Enti locali alla stampa, dai sindacati al tessuto democratico della città, agli uomini di cultura e di spettacolo, senza dimenticare l'impegno decisivo del governo nella trattativa con la Nato.

E se questa sera Vitali, Romano Prodi e Veltroni non riusciranno ad essere con noi come hanno fatto in altre occasioni possiamo ben dire che abbiamo sentito tante volte la loro calda solidarietà e la loro vera amicizia.

Ma in questo anniversario dobbiamo anche riflettere su questa indagine, che è la più lunga della storia giudiziaria del nostro paese, e che con grande speranza abbiamo pensato doverci concludere proprio in questi giorni. Oggi sentiamo anche l'esigenza che il giudice, squarciato definitivamente il velo delle menzogne, possa disporre di un ultimo periodo per sistemare le tante carte, disporre ulteriori accertamenti e soprattutto tentare di raggiungere il cuore della verità individuando la nazionalità precisa degli aerei che si affrontavano attorno al DC9.

Nessuno può permettersi di pensare che questo voglia dire allontanare il tempo del giudizio: vuol dire soltanto meglio delineare una verità che con tanta fatica abbiamo conquistato.

Se ci sarà dunque una proroga io credo che debba essere sentita da tutti come una grande occasione per contribuire alla verità senza inutili contrapposizioni e senza nessun atteggiamento di sterile contrapposizione alle forze armate nella convinzione più ferma che la esigenza di assoluta verità debba accomunare le forze sane del paese, i parenti delle vittime, i militari, tutti coloro che credono nelle istituzioni democratiche del nostro paese, comunque chi non accetta che le credibilità delle nostre istituzioni possa essere distrutta da pochi uomini certamente non animati dalla volontà di difendere valori di verità, trasparenza e giustizia.

SEGUE A PAGINA III

LA REPUBBLICA 27-6-97
segue dalla prima di cronaca

L'ULTIMA TAPPA...

CREDO che il parlamento, che ha visto approvata all'unanimità la relazione della Commissione stragi presieduta dal sen. Gualtieri, debba sapere mantenere questo atteggiamento continuando ad operarsi con grande impegno unitario, senza ombre di speculazioni di parte, senza schieramenti preconcetti.

Mi sento anche di chiedere un grande sforzo alla nostra aeronautica.

Nel momento che gran parte dello scenario di quella terribile notte del 27 giugno 80 è stato ricostruito e che sono state clamorosamente individuate le responsabilità di quel vertice che le hanno procurato tanto discredito, oggi deve impegnarsi perché tutte le informazioni siano messe a disposizione della giustizia, tutti debbono sentire l'obbligo morale di rilevare ogni piccolo particolare.

Nella fase più delicata dell'inchiesta soprattutto tutto il sapere e tutta l'esperienza militare devono essere messi a disposizione della Giustizia.

Celebriamo allora questo anniversario con un grande impegno per un ultimo sforzo per scrivere, una volta per tutte, la pagina conclusiva di questa vicenda.

DARIA BONFIETTI

Stasera in piazza Santo Stefano

Un concerto a 17 anni da Ustica

«27 GIUGNO 1980-1997: aspettiamo la verità». Ancora una volta in piazza per chiedere verità e giustizia sulla strage di Ustica. Oggi Bologna commemora le 81 vittime nel XVII anniversario. Enti locali e l'Associazione dei parenti invitano i cittadini al concerto di stasera (ore 21.30), in piazza Santo Stefano. L'Orchestra e il coro del Teatro Comunale eseguiranno la Sinfonia n. 2 in do minore «La Resurrezione» di Gustav Mahler. Dal 2 al 4 luglio, a Villa Erbosca, si terrà inoltre una rassegna di teatro per ragazzi, i cui incassi saranno devoluti all'Associazione dei parenti.

REPUBBLICA 27/6/97

È arrivato anche il presidente Prodi al concerto per l'anniversario, trasferito al Comunale

La Resurrezione di Mahler per Ustica

NOTE toccanti, che sono una meditazione sulla morte e sulla resurrezione, per chiedere verità e giustizia. La musica di Gustav Mahler ha celebrato ieri sera il XVII anniversario della strage di Ustica. Al teatro Comunale, affollatissimo, e non più in piazza Santo Stefano, come annunciato, a causa del cattivo tempo, Bologna ha ricordato le 81 vittime del Dc 9 Itavia precipitato il 27 giugno del 1980. Molti non sono riusciti ad entrare e hanno potuto assistere al concerto in Piazza Verdi, guardando il piccolo schermo sistemato davanti al portone del teatro. In tarda serata è arrivato, direttamente da Roma, il presidente del Consiglio Romano Prodi accompagnato dalla moglie Flavia. C



Un'immagine del concerto al Comunale

era il fratello Vittorio, la presidentessa del consiglio regionale Celestina Ceruti, il notaio Federico Stame, l'onorevole Daria Bonfietti e tanti altri bolognesi, più o meno noti, cittadini che non si stancano di ricordare e di pretendere la verità sulla strage. «Il sindaco Vitali (che era in Bosnia ndr) e Walter Veltroni li abbiamo sentiti vicini lo stesso» ricorda la Bonfietti chiedendo di dedicare questo anniversario (organizzato da Comune, Provincia, Regione e Associazione dei parenti delle vittime) ad una «riflessione sull'indagine in corso, la più lunga della storia giudiziaria del nostro paese, e che con grande speranza abbiamo pensato dovesse concludersi proprio in questi giorni».

28/6/87 REPUBBLICA

30 GIUGNO 1997



IL CASO

Un ex maresciallo del Sismi dai giudici

“Il Mig abbattuto la notte di Ustica”

ROMA — Il Mig libico trovato sui monti della Sila nel luglio del 1980 precipitò la sera del 27 giugno, quando nei cieli di Ustica fu abbattuto il Dc 9 dell'Itavia. A sostenere questa tesi è un nuovo testimone, sentito nei giorni scorsi dal giudice Rosario Priore. Si tratta del maresciallo maggiore dei carabinieri, Sergio Cinotti, in servizio all'epoca nel centro Cs del Sismi di Verona, come segretario operativo.

«Il maresciallo Roberto Di Donna, deceduto nel 1982 durante i campionati del mondo, riferì in un rapporto di alcune lacune sulla nostra difesa aerea. Ricordo perfettamente che nell'appunto era posto in connessione l'episodio del Mig libico precipitato in Sila con la vicenda del Dc9 Itavia».

Il giudice Priore ha mostrato a Cinotti due appunti provenienti dal Centro Cs di Verona, uno, più cospicuo, datato 18 novembre 1980, l'altro, precedente, datato 26 ottobre 1980. Cinotti spiegò al magistrato che il primo parlava dei tracciati radar e del Mig libico caduto e che la frase «rimane insoluto il problema della identificazione del traffico su tutto il territorio nazionale» dell'appunto di novembre fa riferimento a un paragrafo dell'appunto precedente nel quale si parla dell'episodio del «Mig 23 libico caduto nel giugno 1980».

A questo punto Cinotti ha rivelato a Priore che la sua fonte gli aveva detto che per violare lo spazio aereo italiano il Mig aveva sfruttato la copertura della rotta del Dc9 Itavia.

In realtà, il nesso diretto tra i due aerei non compare in modo esplicito nei due appunti, ma, rileva Priore a conclusione dei verbali, «viene citato il mese di giugno 1980 come periodo nel quale sarebbe precipitato il Mig. Trovo conseguente ritenere che il dato del Dc9 ad un certo punto è stato eliminato».



Il giudice
Rosario Priore

LA REPUBBLICA 29 LUGLIO 97

LA MEMORIA

Sorgerà nel parco della Zucca; 1750 pezzi dell'aereo in un deposito Atc

CIRCA 1.750 pezzi dell'aereo della strage di Ustica arriveranno a Bologna e verranno esposti al parco della zucca, al quartiere navile, in capannoni che una volta erano usati come deposito dall'Atc.

Il progetto di costruire il museo della memoria di Ustica, costerà 5 miliardi, ma non saranno tutti a carico del Comune. Infatti il Ministero dei beni culturali ha preso l'impegno di partecipare al progetto coprendo due terzi della spesa totale entro settembre '98. L'idea del museo della memoria ha ormai quasi due anni, ma il progetto iniziale, che prevedeva la spesa di un miliar-

Cinque miliardi per il museo di Ustica col Dc 9

do e mezzo per la costruzione di un hangar che avrebbe ospitato l'aereo, è cambiato. Il Comune ha infatti deciso di sfruttare i capannoni (ora fatiscenti) già presenti nel parco. La superficie totale sarà di 900 metri quadrati. L'unico punto interroga-

tivo resta l'arrivo dei resti del Dc 9, per cui si dovrà attendere la fine dell'istruttoria. L'idea del museo non piace però ai consiglieri dell'opposizione di Palazzo D'Accursio. «Costa troppo - ha detto Paolo Foschini di Bologna Nuova - e rimettere a nuovo i capannoni per ospitare una carcassa di aereo, mi sembra un progetto gigantista. I miliardi spendiamoli per costruire asili nido, visto che Bologna ne ha bisogno. Poi possiamo anche intitolarli alle vittime di Ustica». Anche An è contraria: «E' un'idea demagogica e retorica», ha tagliato corto Alessandro Pellegrini.

Le difficoltà create in Italia e all'estero per impedire l'accertamento della verità

Tutti i depistaggi su Ustica

la Repubblica

13

di ROSARIO PRIORE

SABATO 13 DICEMBRE 1997

IERI ricorreva il ventottesimo anniversario della strage di piazza Fontana. La prima di una serie ultraventennale, che connota negativamente la storia del nostro Paese e lo rende diverso da tutti gli altri d'Europa. E in questa tragica sequela di delitti il più grave, con ogni probabilità, è il disastro di Ustica.

Su di esso s'approssima il termine dell'istruttoria e a tutti'oggi emergono novità di rilievo. L'inchiesta, ora che se ne può tentare il bilancio, non ha mai avuto vita facile; anzi, sovente, ha sofferto di aggressioni violentissime e di altrettante subdole insinuazioni, divenute più forti e frequenti in questa fase ultima. Attacchi agli indirizzi delle indagini, critiche alla loro durata. Ma nessuno ha ricordato che per anni gli inquisitori sono stati indotti, specie da coloro che dovevano aiutarli con patrimonii esclusivi di conoscenze, verso vicoli ciechi, e che quando ci si approssimava alle vie maestre, una infinità di testimonianze e dichiarazioni, pareri e perizie, e più d'una infedele esecuzione di provvedimenti ne allontanavano.

Pochi forse ricordano che per uscire dalle secche di fine anni Ottanta, ci volle un'azione forte e chiarificatrice di una commissione parlamentare, che determinò un passo nuovo anche negli accertamenti giudiziari.

Le difficoltà comunque nel cammino di questa inchiesta sono state a volte schiaccianti. Sia sul versante interno che su quello internazionale. Valga per tutte il cammino delle perizie, strumentali, in processi normali, di progresso nelle certezze, mentre nel nostro si sono rivelate causa di arretramenti gravissimi delle indagini. Ogni documento peritale genera contrasti, attacchi, dubbi e incertezze. Le perizie di maggior rilievo si sono sempre concluse con spaccature profonde, insuperabili, che hanno

generato danni permanenti all'inchiesta. E c'è poi l'impressionante sproporzione tra le rogatorie internazionali eseguite e quelle senza alcuna risposta, anche da parte di Paesi alleati.

Nonostante queste e altre difficoltà, l'inchiesta ha compiuto notevoli passi avanti. Ha preso le giuste strade; ha assunto via via una velocità maggiore. E nella congerie enorme di atti acquisiti, v'è una molteplicità di vene preziose che consentiranno di porre punti fermissimi nella ricostruzione di fatti e responsabilità.

*Al termine
dell'istruttoria
emergono
novità
di rilievo*

Responsabilità in primo luogo di chi ha contrastato l'accertamento della verità. Sono tante e spesso di natura diversa da quella penale. Ragioni per cui anche altre istituzioni, Parlamento e governo, dovranno essere chiamate a far giustizia, così come hanno intrapreso l'ultima commissione Stragi e il Gabinetto in carica.

Tanti si sono mossi come dovessero a ogni costo impedire l'apertura di armadi con scheletri impressionanti e insostenibili. Armadi — e questo differenzia in particolare modo questa strada dalle altre — siti anche in altri Paesi.

Così questa inchiesta, probabilmente più delle altre, dimostra quella grave situazione in cui ha versato il nostro Paese per anni, definita in vario modo, da sovranità limitata a democrazia dimezzata, ma che in termini più realistici altro non è che irrilevanza di peso politico rispetto ad altri, con tutte le conseguenze in vincoli onerosi e umilianti servitù, che in un ordinamento rozzo come quello internazionale immancabilmente si producono. E a cui devono far fronte la nuova Repubblica e i suoi governanti.

L'autore è il magistrato titolare dell'inchiesta sulla strage di Ustica

Al via «Teatri per le verità»

Francesco De Gregori ha cantato a Ravenna per le vittime di Ustica

■ RAVENNA. Con un concerto di due ore, in cui ha alternato canzoni dell'ultimo album «Battere e levare» e brani del suo repertorio «storico», Francesco De Gregori ha inaugurato al teatro di Bagnacavallo, in provincia di Ravenna, la manifestazione «Teatri per la verità». Un'iniziativa a sostegno dell'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica, uno dei tanti «misteri» ancora non chiariti della storia del nostro paese.

«Grazie di essere venuti. È stato importante per tutti», ha detto Francesco De Gregori, salutando il numerosissimo pubblico al termine del concerto, che ha registrato il tutto esaurito e il cui ricavato sarà devoluto all'Associazione.

All'iniziativa, che è stata organizzata da «Accademia Perduta-Teatri di Romagna», non ha potuto partecipare il vicepresidente del Consi-

glio Walter Veltroni, costretto a letto da una polmonite. Ma il vicepresidente del Consiglio ha inviato un messaggio, in cui si sottolinea l'importanza dello schierarsi delle «voci dell'arte» contro i silenzi. «Le forze migliori del Paese sono sempre state con voi - dice il testo del messaggio letto da Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari delle vittime - e oggi, grazie all'impegno serio e rigoroso del governo, passi avanti, fino a poco tempo fa difficilmente immaginabili, sono stati compiuti».

«Continueremo su questa strada - prosegue il testo del messaggio - la costruzione di un paese migliore, di un paese civile passa necessariamente attraverso l'accertamento della verità su quello che successe nel cielo di Ustica e sui tanti misteri di anni che tutti vogliamo siano definitivamente alle nostre spalle».

Dai tracciati radar la conferma di una delle tesi sostenute dai familiari delle vittime

Ustica, 2 aerei militari seguivano il Dc-9 Dalla perizia una svolta nell'inchiesta

Secondo quanto raccolto dai periti nominati dal giudice priore, uno o due caccia volavano sulla stessa rotta. Uno scenario che avvalorava l'ipotesi di una situazione di guerra sul Tirreno nella notte della strage.

ROMA. Parlare di novità è un insulto a chi da due decenni, tra le altre ipotesi, aveva fatto anche questa. L'associazione familiari delle vittime, soprattutto. Il fatto è che questa volta l'ipotesi è quasi una certezza. Questa: sotto il Dc9 dell'Itavia precipitato nel mare di Ustica il 27 giugno del 1980 ci sarebbe stato, mascherato, nascosto cioè come si usa fare durante missioni militari o per sfuggire ai radar, un aereo militare.

E' quello che viene fuori da tre scatole di documenti grosse così. Quello che si aspettava con ansia per avere un barlume di verità in più in questa oscura vicenda. Allegati, tabulati, floppy disk e cartine varie più settecento pagine di perizia radaristica: c'è di tutto nel vasto incartamento consegnato ieri al giudice istruttore Rosario Priore dal collegio di esperti nominati appunto per esaminare i tracciati radar.

Un'operazione delicata che ha visto parecchi addetti ai lavori affiancare Priore a Bruxelles nell'esame delle registrazioni radar grazie all'utilizzazione dei codici in uso alla Nato. Regi-

strazioni raccolte da postazioni dell'Aeronautica proprio la notte della tragedia.

Un passo avanti, dunque. L'ennesimo di una lunga inchiesta che se non altro sembra essersi ormai lasciata alle spalle quei muri di silenzi e omertà che per anni hanno impedito di sapere. Di sapere chi e come e perché quell'aereo con 81 passeggeri a bordo sia precipitato nelle acque davanti a Ustica.

La possibilità che ci fosse un aereo militare imboscato sotto al Dc9 non è l'unica suggerita dai tanti documenti che ora sono rinchiusi - dopo essere stati protocollati e messi in ordine dai collaboratori di Priore, tra i quali anche il colonnello dei carabinieri, Marcantonio Bianchini - nella cassaforte del magistrato negli uffici bunker romani di piazza Adriana.

Sul contenuto dell'accertamento, però, gli inquirenti continuano a mantenere il più stretto riserbo. Nulla di strano visto l'argomento. E il passato. Neppure i legali delle parti, infatti, ieri hanno avuto la possibilità

di visionare l'elaborato firmato dai professori Roberto Tiberio, Enzo Dalle Mese e Franco Donali. Oggi gli avvocati dovrebbero entrare in possesso quanto meno della parte relativa alle conclusioni dei tre esperti di sistemi radar.

Di certo c'è che l'eventuale accertamento di un punto nei tracciati dell'aereo che indica la presenza di un aereo militare nel cono d'ombra del Dc9, potrebbe essere un elemento di grande importanza per gli inquirenti. L'elemento che, una volta per tutte, darebbe ragione a chi si è battuto nonostante tutto per cercare di affermare che quella notte, nei cieli di Ustica, lo scenario che la faceva da protagonista era uno scenario da guerra.

Anche perché il fatto che un aereo militare volasse in clandestinità nascosto ai radar dallo stesso Dc9 rilancerebbe la tesi che a provocare la caduta del Dc 9 possa essere stato un missile. E non, a discapito di altre tesi, quella che attribuisce a una bomba collocata nel vano toilette la causa del disastro. L'eventualità legata alla

presenza di uno o più mezzi militari nella scia del Dc 9 con 81 passeggeri a bordo è una pista più volte rimbalzata nelle indagini.

Pista oltretutto sempre rivendicata dall'associazione dei parenti delle vittime di Ustica. I periti dell'associazione, infatti, hanno sempre sostenuto che quella del 27 giugno 1980 fu una notte caratterizzata da «un'attività di volo militare».

Gli stessi familiari delle vittime, che proprio nei giorni scorsi hanno auspicato un esito della perizia tale da imprimere una svolta decisiva all'inchiesta che il magistrato vorrebbe concludere in tempi brevi, hanno detto forte e da tempo che il Dc 9 era seguito e che i radar non potevano non aver visto il velivolo precipitare e gli altri mezzi militari continuare a volare. Recentemente anche il quotidiano «Liberazione», grazie all'esame di alcune foto in cui sono ritratte le schegge che hanno attraversato la fusoliera, ha affermato che «l'aereo è stato abbattuto da due missili».

Enrico Testa

UNITA' 18/6/87

Il vicepresidente del Consiglio: «Il governo ha fatto il suo dovere, le ricostruzioni spettano ai magistrati»

Veltroni: «Su Ustica cassetti aperti abbiamo abbattuto i muri di gomma»

Prodi: la Nato ha collaborato. Gli Usa: noi non c'entriamo

ROMA. Si va ricomponendo come un tragico puzzle lo scenario da *guerre stellari* di quel crepuscolo di fine giugno di diciassette anni fa. Tassello dopo tassello, così come è stato fatto - alla ricerca di una qualche verità - in quel grande hangar, per le migliaia di pezzi in cui è stato ridotto il Dc9 dell'Itavia che da Bologna trasportava a Palermo ottantuno vittime senza alcuna colpa. La verità sembra ad un passo. Finalmente. Il vicepresidente del Consiglio, Walter Veltroni, non nasconde un cauto ottimismo dopo che alcuni concreti fasci di luce hanno fornito nuovo impulso alle indagini arricchite da nuovi particolari. Ed esibisce una certezza: «Per noi non ci sono e non ci saranno mai muri di gomma».

Nell'inchiesta c'è stata una svolta. Per il lavoro attento e preciso dei magistrati che hanno in mano l'inchiesta e che ora si trovano a gestire nuove, importanti informazioni. Quale sensazione prova in questo momento chi governa il Paese?

«In questi mesi, com'è noto, ho incontrato più volte il dottor Priore garantendo la massima collaborazione. Il governo sia per quanto mi riguarda, ma ancor più per quanto riguarda il presidente del Consiglio

magistrato potesse accedere a quei codici di lettura tanto importanti per approfondire le indagini. Non entro nel merito delle ricostruzioni che sono totale appannaggio della magistratura. Posso dire solamente questo: tutto ciò di cui la magistratura avrà bisogno per accertare com'è andata quella notte nel cielo di Ustica il governo italiano lo farà».

Senza lasciar chiuso nessun cassetto?

«Li apriremo tutti, come abbiamo cominciato a fare in questi mesi. Anche quelli che negli anni scorsi fossero rimasti eventualmente chiusi».

Dopo piazza Fontana ora Ustica. Sta veramente cambiando qualcosa?

«Io credo che sia cambiato l'atteggiamento del governo rispetto a vicende di questo tipo. C'è il massimo di collaborazione, il massimo di sforzo e di trasparenza. È stato così anche sulla vicenda della Somalia. Il governo non prende parte per una o per altra interpretazione. Però fa quello che è il suo dovere, a cominciare dal sostenere la magistratura nell'accertamento della verità. Credo davvero che per ciascuno di noi - chi al governo, chi dall'opposizione - l'aver combattuto in questi anni alcuni di questi odiosi muri di gomma che hanno fatto rimbombare la verità nel nostro Paese sia un impegno etico che, ora, ancor più avvertiamo. Nessuno di noi ora vuole che questi muri continuino ad esistere».

Un impegno mantenuto, questo, visto che il far chiarezza sulle stragi impunite è stato un punto

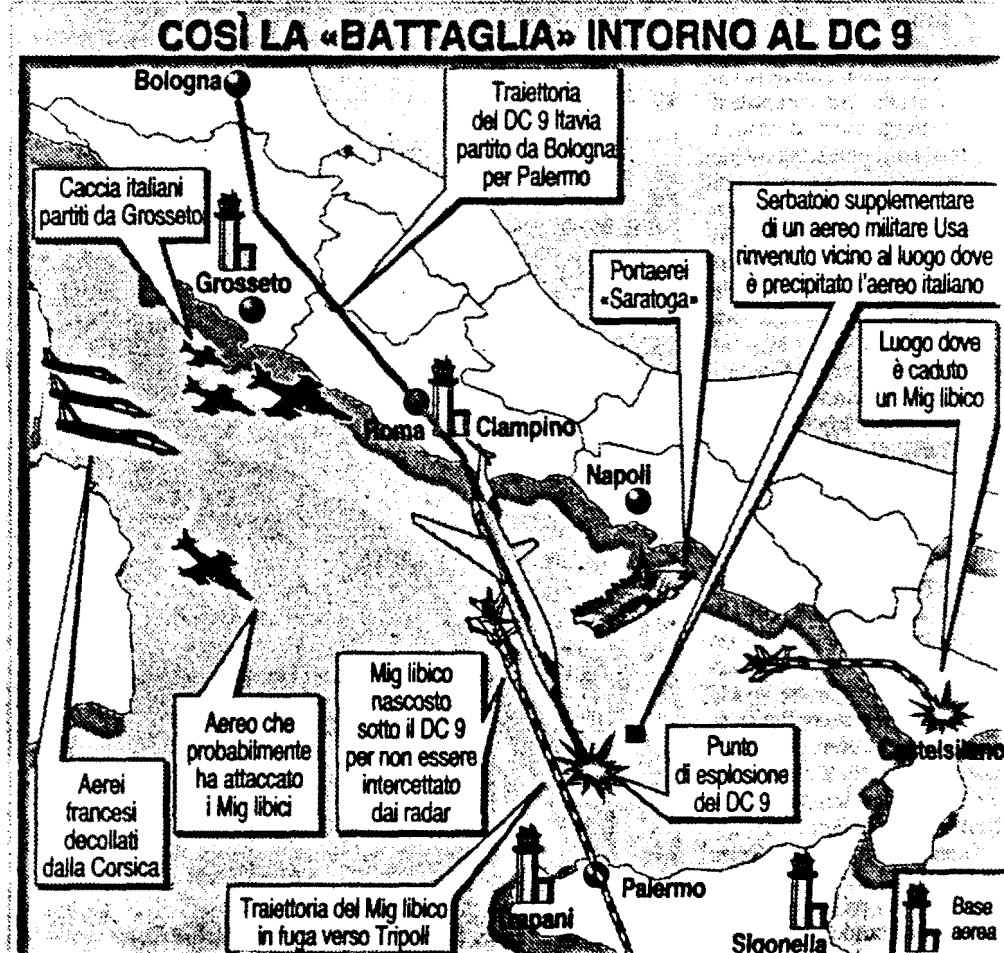
LA POLITICA

l'Unità 5 Giovedì 19 giugno 1997

coalizione dell'Ulivo?

«Esatto. Un anno fa ci eravamo impegnati in questo senso. Credo di poter dire che questa è una delle tante cose che un anno fa avevamo detto e che abbiamo fatto».

La soddisfazione si legge anche nelle parole del presidente del Consiglio anche se Romano Prodi ci tiene a ribadire che su Ustica «il governo ha fatto il suo dovere e niente di più». In realtà l'impegno, preso più volte con le famiglie delle vittime che da diciassette anni attendono di sapere come e perché hanno perso i loro cari, è stato forte, assiduo. «Onestamente - aggiunge il presidente del Consiglio - ho fatto tutto il possibile perché si potesse accedere ad ogni informazione disponibile. Ho insistito con il segretario generale della Nato che ha avuto un atteggiamento di grande collaborazione». Passi avanti ne sono stati fatti. La conclusione non è ancora a portata di mano. Ma l'auspicio di Prodi è che ora «escano indicazioni finalmente esaurienti sul caso Ustica». Quanta strada c'è ancora da fare è nella dichiarazione del sottosegretario Usa per gli affari europei e canadesi, John Kornblum: «Gli Stati Uniti non sono coinvolti nell'incidente di Ustica».



La nuova rivelazione nella perizia consegnata a Priore dagli esperti in sistemi radar

Nella strage coinvolta una portaerei «amica» Il generale Lambertucci continua a negare

Nessuna indicazione per ora sulla nazionalità del mezzo militare. L'ex capo di Stato maggiore ripete che «non c'erano aeroplani in volo la notte del disastro». Ma la superperizia lo smentisce clamorosamente.

L'UNITÀ 19 GIUGNO 97

ROMA. Nel mare Tirreno, la sera del disastro di Ustica ci sarebbe stata anche una portaerei in navigazione. Lo desumono gli esperti in sistemi radar nella perizia consegnata al giudice istruttore Rosario Priore. Ieri in ambienti investigativi è stato ribadito che non si tratta della «Saratoga». I consulenti nelle conclusioni collegano l'eventualità di una portaerei con l'individuazione di una «serie di tracce relative a velivoli di cui non è possibile determinare l'aeroporto di decollo e quello di atterraggio». Gli esperti, i professori Franco Donali, Enzo Delle Mese e Roberto Tiberio hanno ricostruito quanto registrato dai radar militari di Potenza Picena, Poggio Ballone e Marsala, nonché quelli civili di. Particolare rilievo ha l'individuazione di un aereo militare definito «friendly» (amico) che provenendo da ovest procedeva così vicino al Dc 9 da mascherarsi al rilevamento radar. Nessuna indicazione sulla nazionalità degli aerei in volo.

Aerei americani sui cieli di Ustica? «Non c'eravamo», dice il te-

nente colonnello Steve Campbell, portavoce del Pentagono. E gli italiani, i francesi, il famoso Mig libico? «Non c'erano velivoli italiani, francesi o americani intorno al Dc9, nemmeno il Mig libico», replica il generale Lamberto Bartolucci, capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica all'epoca della tragedia ed imputato per alto tradimento nell'inchiesta condotta da Rosario Priore. Niente, nemmeno di fronte all'evidenza, alle perizie, ai testimoni, niente ha scalfito il muro di gomma alzato dai generali. Gli americani si trincerano dietro un compassato comunicato, il generale Bartolucci arriva persino ad affermare che sul cielo di Ustica, quella sera del 27 giugno del 1980, «non c'erano aeroplani in volo». I francesi tacciono, e comunque a questo assordante silenzio ci avevano abituati da 17 anni non rispondendo mai ad alcuna richiesta degli inquirenti italiani. Ma questa volta, e forse è la prima volta, il muro di gomma si mostra in tutta la sua fragilità. C'è e resiste, ma appare come virtuale. Le men-

zogne lo attraversano, più che rimbalzargli addosso.

La superperizia di 700 pagine (più tremila di allegati) ora nelle mani di Rosario Priore smentisce clamorosamente l'Aeronautica militare italiana proprio sul nodo principale dell'inchiesta: l'esistenza sui cieli di Ustica di uno scenario di guerra. Non ci sono più dubbi. Uno o forse due Mig si nascosero ai radar, coperti dalla scia del Dc9. Due F104 e un Tf 104 italiani decollati da Grosseto ne seguirono il volo fino a venti minuti dall'esplosione e uno di questi trovò persino il tempo di lanciare per tre volte a terra il codice di allarme. Caccia francesi decollati dalla Corsica scorrazzarono nel Tirreno prima, durante e dopo la strage. Il radar mise a fuoco quello che in primo tempo sembrò un detrito e invece era un serbatoio supplementare di un caccia Corsair Usa, poi recuperato in mare nei pressi dei resti del Dc9. Ecco i protagonisti della battaglia consumatasi quella sera sulla traiettoria Ambra 13 Alfa.

La perizia, come si sa, giunge

con estremo ritardo tanto da mettere in crisi il lavoro di Rosario Priore che entro il 30 giugno deve concludere l'inchiesta condotta ancora con il vecchio rito. Il magistrato stava infatti apprestando la conclusione della sua istruttoria prevedendo di depositare qualcosa come un milione e mezzo di fogli. Ma solo da poche settimane la Nato aveva deciso di mettere a disposizione i codici di lettura dei segnali radar dell'epoca e una volta decodificati i tracciati ai periti si è squademata di fronte la verità. Con ogni probabilità a Priore servirebbe altro tempo ma quella del 30 giugno come limite ultimo della vecchia inchiesta è quasi una data simbolo: se dopo 17 anni quel che si è accertato venisse licenziato come risultato ufficiale sarebbe la migliore risposta alle menzogne di sempre e alle mediocrità di certe repliche di queste ore. Il governo da oggi può se vuole, e si spera, insistere con gli alleati: quel che sappiamo dalla perizia ci autorizza comunque a pensare che essi hanno finora mentito.

Un documento dell'Alleanza rompe il silenzio sulla tragedia

La Nato ammette: una portaerei alleata navigava nelle acque di Ustica

l'Unità 20 giugno 1997

Una portaerei del Patto Atlantico la sera del 27 giugno 1980 si trovava a navigare nel Mediterraneo occidentale. L'ipotesi dei periti incaricati di interpretare i tracciati radar per conto del giudice istruttore Rosario Priore, viene confermata anche dalla Nato alle autorità italiane. In una nota - stando a quanto si è appreso - l'Alleanza Atlantica interpellata in relazione alla navigazione nel mediterraneo la sera in cui il DC 9 dell'Itavia precipitò nel mare di Ustica, non ha escluso la possibilità che vi fosse anche una portaerei alleata.

Resta da capire quali portaerei stazionassero nel Tirreno. Gli americani hanno sempre affermato che la Saratoga era ferma nel porto di Napoli. Più evasivi i francesi sugli spostamenti della Clemenceau.

PAOLO MONDANI

Il documento, giunto alle autorità italiane già da alcuni giorni, conferma le conclusioni dell'ultima perizia

La Nato ammette: la sera della strage c'era una portaerei tra Ponza e Ustica

L'unità navale, americana o francese, avrebbe fornito base d'appoggio agli aerei militari che incrociarono il Dc9 dell'Itavia Il ministro Flick: «L'inchiesta riparta con il nuovo rito». E Giuliano Pisapia propone una proroga d'indagine di sei mesi.

ROMA. Fu guerra vera quella sera del 27 giugno 1980. Una battaglia combattuta in cielo ma con un appoggio dal mare. Dopo la superperizia radaristica consegnata in questi giorni al giudice istruttore Rosario Priore un nuovo documento aggiunge un pezzo decisivo nel complicato mosaico della verità: è la Nato ad averlo inviato nei giorni scorsi alle autorità italiane e afferma che non si esclude affatto la possibilità della presenza di una portaerei nello scorcio di mare tra Ponza e Ustica.

Altro tassello sempre negato, sempre nascosto. Fin dal 1990, ossia da quando ereditò l'inchiesta, Rosario Priore ha spesso interrogato gli alleati sulla ipotetica presenza di una portaerei. Gli americani hanno sempre dichiarato, mettendo a disposizione con ritardo porzioni chissà quanto attendibili dei diari di bordo, che la Saratoga, ancorata nella rada del porto di Napoli, non si era mai mossa dall'ormeggio. Mentre i francesi, pur interrogati sulla reale posizione della loro Clemenceau, hanno sempre ribadito che già nella mattina del 27 giugno era rientrata nel porto di Tolone. Risposte rese con ritardo, tra mille reticenze, mostrando insofferenza e supponenza.

L'inchiesta quindi si arricchisce ancora. E governo e parlamento si interrogano se concedere al giudice

istruttore un'altra proroga delle indagini. Ieri, il presidente della commissione Giustizia della Camera Giuliano Pisapia ha presentato una sua proposta di legge che prevede una proroga di sei mesi per i procedimenti penali nei quali sono congiuntamente contestati reati di strage e di disastro aereo. Un progetto su misura per l'inchiesta su Ustica. Ma il Guardasigilli, più cauto, sembra comunque di parere diverso. Il ministro Flick ha infatti affermato che deve essere «prima di tutto il parlamento a valutare se mantenere ferma la posizione» già decisa l'anno scorso di non concedere altre proroghe oltre il prossimo 30 giugno. E comunque ha aggiunto «che laddove non dovesse esservi una proroga, tutti gli elementi acquisiti finora mantengono la loro piena validità e potranno essere utilizzati nel prosieguo dell'indagine secondo il nuovo codice». Flick lascia quindi intendere che sarebbe meglio chiudere la vecchia inchiesta e dare ufficialità alla verità che conosciamo: una nuova indagine potrà da quel momento tentare di stanare le reticenze degli alleati. Certo, potendo contare sulla buona volontà che il governo attuale ha dimostrato nello sblocco dei codici Nato per la lettura dei tracciati radar.

Lo scenario della strage impone comunque un ultimo decisivo sforzo.

L'impressione è che si sia davvero a un passo dalla verità, almeno quella della meccanica della tragedia, visto che sui moventi, e cioè sui rapporti di interesse assai oscuri dei vari attori in scena con il «nemico» libico ci sarebbe bisogno di qualche contributo da parte politica, anche sul versante italiano. Comunque, il documento giunto dall'Alleanza Atlantica rafforza l'ipotesi della perizia di Dalle Mese, Donati e Tiberio, nella quale oltre ad indicare otto tracce che testimonierebbero della presenza di altrettanti caccia militari che volavano in prossimità del Dc9 si ipotizza anche la presenza della portaerei visto che per «quei velivoli non è possibile stabilire l'aeroporto di decollo e quello di atterraggio». Il professor Mario Vadachino, del Politecnico di Torino, che firmò nel 1992 la perizia radaristica della parte civile, a una prima lettura del lavoro dei tre colleghi ha trovato conferme importanti delle intuizioni già presenti nel suo studio di cinque anni fa. «Avevamo visto quell'aereo sotto il Dc9», ricorda compiaciuto. La nazionalità? «Chissà, potrebbe anche essere americano», aggiunge. Sta di fatto che il mistero che avvolge il caccia militare considerato «friendly» (amico) e che nella perizia risulta viaggiare sotto il cono d'ombra del Dc9 potrebbe, se sciolto, rivelarci il responsabile della strage. Si sa che un

F111 americano atterrò in avaria all'aeroporto di Poggio Ballone. Entrò forse in collisione con il Dc9? Oppure potrebbe essere di nazionalità libica, un Mig 25 appunto. Dato inquietante però. Perché se il radar lo considerò amico vuol dire che a guidare quel caccia di Tripoli c'era un pilota della Nato. LG461 è il codice dello sconosciuto velivolo e nella quinta parte della perizia si fa riferimento a un altro sottocodice, il 1000, che nella sua prima parte, la serie 10, «corrispondeva - si legge - agli ATC francesi, tedeschi e scozzesi». La traccia si interrompe poi «nell'area in cui confluiscono i quattro velivoli identificati nello scenario», compresi due dei tre caccia italiani. Quindi: americano, libico o francese? Il mistero rimane, per ora. Visto che l'Aeronautica e la Nato stessa, su questo punto, non parlano. Fanno ancora muro.

A questo proposito, il capogruppo della Sinistra democratica Fabio Mussi, in un'interrogazione a Prodi e ai ministri degli Esteri e della Difesa, ha chiesto di conoscere «quali siano i militari che avrebbero contribuito all'azione di depistaggio delle indagini» e se tale azione sia avvenuta «su impulso e con coperture di persone e strutture politiche o militari nazionali e internazionali».

UNITA'

26/6/87

Pellegrino a favore

Ustica I generali contrari alla proroga

ROMA. Oggi è il diciassettesimo anniversario della tragedia di Ustica e il generale Mario Arpino, capo di stato maggiore dell'Aeronautica militare, ha per l'occasione voluto protestare contro «certa stampa che si accanisce contro di noi - ha detto - come se l'Aeronautica fosse già stata condannata». Il generale teme poi che un'eventuale proroga delle indagini rinvii «sine die» l'accertamento della verità. «E' avvilente - aggiunge - vedere delle attività che ci sembrano stiano portando verso un allontanamento della chiusura dell'indagine piuttosto che la sua conclusione. Non vorrei che si concludesse tutto con un nulla di fatto».

«Ci sono tante verità enunciate e molte certezze che io non ho, ma allora andiamo al dibattimento, in quella sede si vedrà chi ha ragione e chi ha torto. O c'è paura di andare al dibattimento?». Il capo di stato maggiore spiega che nel caso della proroga i primi ad essere dispiaciuti sarebbero proprio gli uomini dell'arma azzurra «perchè l'ombra del sospetto si perpetuerebbe all'infinito» e anche perchè «siamo stanchi di essere oggetto d'infamia ricorrente». «L'Aeronautica - spiega Arpino - si considera vittima in seconda della tragedia di Ustica». Certo, prima ci sono i parenti delle vittime. Ma poi c'è l'Arma azzurra, che si sente diffamata dai giornali che non dicono la verità. E la verità è che «l'Aeronautica ha fornito ad ogni richiesta della magistratura la sua collaborazione, in ogni momento». E insiste. «Per la proroga delle indagini ci dovrebbero essere motivi tali che facciano pensare ad ulteriori approfondimenti». E ammicca: «Evidentemente la pazienza del giudice Priore non è ancora finita, ne ha ancora di riserva per continuare le indagini. Ho grande ammirazione per questa pazienza e capacità. Io l'avrei già persa».

Sul fronte opposto interviene il senatore Giovanni Pellegrino, presidente della commissione parlamentare di inchiesta sulle stragi. Che chiede al governo di varare una proroga almeno comprendente le inchieste in corso per strage e disastro aereo. «Proprio in questi ultimi giorni - afferma Pellegrino - sono affiorati nel corso delle indagini, particolarmente sulla strage di Ustica, elementi di primaria importanza e si è poi in attesa di ulteriori informazioni anche di provenienza Nato: una interruzione traumatica potrebbe rivelarsi pregiudizievole per il lavoro sin qui svolto». Intervenendo subito, il governo, anticiperebbe tra l'altro «le conclusioni positive dell'iniziativa legislativa per una proroga di sei mesi già assunta da tutti i capi gruppo della commissione».

Prima del disastro il misterioso caccia si infilò sotto un aereo civile, il Bergamo-Ron

Ustica, un altro aereo rischiò Il gen. Bartolucci attacca Cossiga

Ieri l'ufficiale dell'aeronautica ora in pensione ha scritto all'ex presidente: «Ma come, persino a sono state fornite notizie inesatte?». Nell'80 accordi segreti Usa-Italia in funzione anti-libica.

ROMA. Ma come senatore Cossiga, «persino a lei sono state fornite notizie inesatte» su Ustica? Lo stupore è del generale di squadra aerea Lamberto Bartolucci, che oggi è in pensione, ma all'epoca della tragedia del Dc9 Itavia era capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Il generale ha ieri inviato una lettera aperta all'ex presidente Francesco Cossiga dopo aver letto una sua intervista apparsa su «la Repubblica» di giovedì nella quale il senatore a vita si era detto «turbato e confuso all'idea che grandi democrazie occidentali e la Nato abbiano potuto dar mano a un infame depistaggio». L'ex capo dello Stato e tutti gli italiani devono invece stare tranquilli: «la complessità di questa vicenda» scrive il generale - per quanto consta a me e ai miei collaboratori di allora, non nasconde scenari di combattimento aereo con atti aggressivi di aeronautiche alleate, né atti ostili di aviazioni di paesi che si affacciano, come il nostro, sul bacino del Mediterraneo, né men che meno il coinvolgimento di velivoli italiani nel causare la caduta del Dc9». Lamberto Bartolucci non ci vuole stare. Non è bastata la nuova perizia realizzata sulla base dei codici messi a disposizione dalla Nato e la fredda sequenza dei traccati radar che dimostrano incontrovertibilmente lo scenario di guerra. Non ci sta e attacca. E a raffica comunica a Cossiga di essere assolutamente sicuro «che l'aereo non è stato abbattuto da un missile»; che nel nostro paese «purtroppo si è creata nel tempo una influentissima lobby del missile» che influenza «la serenità dei periti», corrispondente a precisi «interessi in parte economici, in parte politici, in parte giornalistici»; che insomma «la disinformazione sembra aver trovato terreno fertile e raffinatissimi divulgatori». Ma sono soprattutto le responsabilità politiche il punto dolente per il generale e forse per questo stupisce di fronte alle affermazioni di colui che nel 1980 era presidente del Consiglio. «Il muro di gomma a noi imputato non è mai sta-

to opposto alle Autorità politiche o alla Autorità giudiziaria», scrive senza esitazione. E poi si duole di essere stato lasciato solo. «Ero convinto che alle autorità politiche, in particolare il ministro della Difesa e quello dei Trasporti, competesse il dialogo con l'opinione pubblica in merito all'espletamento dei nostri doveri. Mi trovo invece a sentire oggi la necessità di assumere la responsabilità di fronte a una palese, continua alterazione dei fatti». Insomma, «siamo costretti a subire un processo sommario, svolto in piazza e sui giornali, senza garanzie e nelle more di una giustizia troppo lenta».

Che dire di una lettera simile? È evidente che ognuno ha il diritto di difendersi - il generale è uno degli ottanta alti gradi dell'Arma Azzurra indagati dal giudice Priore per alto tradimento - ma si deve sapere che allo stato degli atti le sue sono affermazioni contro la realtà. Una realtà, quella dell'ultima perizia, che ci avverte - come ha fatto notare ieri sera un servizio di Tmc News - della concreta possibilità che quella sera del 27 giugno 1980 fosse abbattuto un secondo aereo di linea. Il misterioso caccia nascosto sotto il Dc9 si era infilato anche sotto un secondo aereo dell'Itavia: il Bergamo-Roma. Ma per qualcuno, probabilmente, sono solo particolari di un tracciato.

Per Libero Guattleri e Gian Giacomo Migone invece, l'apporto della Nato deve proseguire e rompere gli ultimi indugi. I presidenti della commissione Difesa ed Esteri del Senato hanno inviato ieri una lettera ai colleghi dei paesi aderenti alla Nato per invitarli a sollecitare i loro rispettivi governi a fare pressione sull'Alleanza. Qualche parlamentare inglese o francese di buona volontà potrebbe con coraggio farsi avanti.

Ma torniamo alla sottile disputa lanciata dal generale al senatore Cossiga. Perché non è possibile non ricordare il contesto di crisi internazionale nel quale si verificò il disastro del 27 giugno 1980. E allora non si com-

prende come l'ex capo dello Stato abbia potuto riferire al giornalista di Repubblica, a proposito dello scenario di guerra aerea, che «nessuno ha mai pensato che ci fosse stato qualcosa del genere. Non me lo spiego e questo mi angoscia». Va allora tenuto a mente che il 13 e 14 maggio del 1980, nel corso di una riunione dei ministri degli Esteri e della Difesa della Nato svoltasi a Bruxelles, il segretario della Difesa americano Harold Brown chiese agli alleati europei di inviare propri aerei in Italia per rafforzare con due gruppi di cacciabombardieri il fronte mediterraneo. In quel periodo, per tre giorni di seguito (13-14-15 maggio) proprio l'Unità denunciò in tre diversi editoriali la stipula a Bruxelles di accordi segreti, preceduti da un incontro di Brown con Cossiga e Lagorio, allora ministro della Difesa, atti a garantire la disponibilità del nostro territorio a farsi base d'appoggio per proiezioni offensive verso il Medio Oriente. Leggi: la Libia di Gheddafi. Di più. A fine maggio la portaerei Usa Saratoga raggiunse insieme a unità navali francesi le coste della Tunisia. Sempre a maggio la Francia svolse una esercitazione nucleare e lo stesso Cossiga, il 21 dicembre del 1993, ha rivelato di fronte alla commissione stragi che «dopo la morte del maresciallo Tito (il 4 maggio del 1980, ndr) fu dichiarato uno stato di allarme che richiedeva il consenso del governo». In quelle settimane, la crisi di rapporti con la Libia sfiorò il punto di non ritorno: caccia americani avevano affollato l'aeroporto di Cairo Ovest per appoggiare un'invasione di truppe già ammassate al confine con la Libia. E in quei giorni il colonnello Gheddafi inviava in tutto il mondo sul killer per giustiziare i libici considerati traditori. Forse il senatore Cossiga non ricorda che i nostri cieli furono per settimane teatro di una incredibile prova di forza. Come stupirsi oggi di quello scenario di guerra?

Paolo Mondani

Piazza Fontana nei verbali spunta Andreotti

MILANO. Si fa anche il nome del senatore a vita Giulio Andreotti nell'ordinanza di custodia cautelare per la strage di piazza Fontana emessa dalla giudice delle indagini preliminari Clementina Forleo nei confronti degli ex esponenti di Ordine Nuovo Carlo Maria Maggi, che è in carcere, e di Delfo Zorzi, latitante in Giappone. Nel confronto dell'ex presidente del Consiglio, comunque, come ha dichiarato il pm Pradella, non c'è alcuna accusa. Si tratta di un passaggio dell'interrogatorio di Edgardo Bonazzi (14 marzo '96), il quale ha riferito un'confidenza dell'ex agente del Sid Guido Giannettini: «Giannettini... mi parlò di Andreotti come persona all'epoca inserita in un progetto golpista supportato all'estero dagli americani». Giannettini era già stato coinvolto nell'inchiesta sulla strage del 12 dicembre 1969. Bonazzi ha anche riferito di essersi convinto della veridicità del racconto di Giannettini dopo che quest'ultimo, uscito dal carcere, andò a lavorare per Giuseppe Ciarrapico, imprenditore molto legato a Giulio Andreotti.



nire le «minacce di guerra egiziane». Stati Uniti, Gran Bretagna e Francia espellono i diplomatici libici, mentre squadroni della morte di Gheddafi percorrono l'Europa per eliminare fisicamente gli oppositori all'estero. Nove esuli sono assassinati, ben cinque di questi in Italia. Il clima delle relazioni tra Libia e Occidentali, italiani esclusi, è torrido. Che qualcosa di grosso stia per succedere appare abbastanza evidente. In quegli stessi mesi il tenente colonnello Shaibi El Idrissi, comandante della 9 brigata di fanteria libica, sta preparando una insurrezione militare. Verrà repressa sanguinosamente all'inizio di agosto. Successivamente si saprà che anche quattro italiani furono coinvolti nella preparazione del golpe. Tre saranno condannati all'ergastolo, il quarto, condannato a morte, riuscì a fuggire.

La vigilia della tragedia del Dc 9 sul «New York Times» e su «Le Monde» vengono pubblicati due articoli convergenti nella sostanza. Il quotidiano americano riporta notizie di un grave malcontento tra la popolazione libica. Quello parigino pubblica invece alcune dichiarazioni di Fadel Messaudi, capo di un movimento antigheddafi, che annuncia il «passaggio all'offensiva» contro il dittatore. Messaudi elogia la collaborazione con gli occidentali, ma si scaglia contro gli italiani, accusati di dare «appoggi, coperture e complicità» agli agenti libici che braccavano gli oppositori.

Chi conosce il linguaggio dei servizi segreti certamente avverte la minaccia precisa che, per noi, è stata la distruzione di un aereo civile, ma che probabilmente avrebbe dovuto essere qualcosa di ben diverso. Che cosa, purtroppo, ancora non sappiamo. Una conferma indiretta della consistenza di questo scenario politico-militare ci viene alcuni anni dopo dall'ammiraglio Fulvio Martini, capo del Sismi. Nel 1987 l'ammiraglio, in un appunto segreto indirizzato al ministro della difesa e riferito ad una intervista apparsa sul settimanale «Oggi» nella quale un dissidente libico parlava di una bomba piazzata dai servizi di Gheddafi a bordo del Dc 9, scriveva

testualmente che l'intervistato era uno screditato, noto «per azioni funzionali ad interessi americani», che si profilava l'ipotesi che l'inchiesta potesse «accertare le responsabilità libiche e scagionare definitivamente i francesi», che nel passato «erano già emerse indicazioni dell'esistenza di un "coordinamento" tra servizi segreti francesi e americani in funzione antilibica».

Martini non è, o non dovrebbe essere, uno che scrive parole in libertà in appunti con la classifica di «segreto». Eppure, nonostante siano passati dieci anni da quell'appunto, ancora nessuno ha avuto il coraggio di raccontare cosa è veramente successo quella notte. L'Aeronautica militare, sia come forza armata che come singoli appartenenti, porta le responsabilità maggiori. Basti pensare alla vicenda del presunto Mig libico che sarebbe precipitato sulla Sisa il 18 luglio, venti giorni dopo Ustica. Che dire del relitto di quell'aereo, ufficialmente riconsegnato a Gheddafi e trasportato in Libia con un aereo della stessa Aeronautica, ma rimasto sempre negli hangar di un aeroporto italiano, fino a quando il giudice Rosario Priore non l'ha trovato e fatto sequestrare?

E che pensare dei colleghi peritali, sempre troppo disponibili a sostenere, anche a costo di forzature e figuracce, ipotesi inevitabilmente tendenti ad escludere la presenza di aerei nella zona della tragedia? Nella penultima perizia, poi respinta dal magistrato, si ripete la tesi della bomba messa nella toilette. Ma i sanitari della toilette sono ancora intatti. Delle prove fatte nel Centro esperienze della Marina Militare di La Spezia hanno dimostrato che già con poche decine di grammi di esplosivo la toilette veniva gravemente danneggiata.

Questa è la contraddizione di Ustica: un mistero che si regge su troppe bugie insostenibili, un castello di menzogne che si rivelano continuamente, bugia dopo bugia, come talli. Rettilenze quasi rivendicate. Qual è il mistero vero, quello nascosto dietro il Dc 9, che si vuole ancora, ostinatamente proteggere?

quei traccie

L'UNITÀ 21 GIUGNO 1997

Non ci sono solo i misteri e gli insabbiamenti nella storia di Ustica. Ci sono anche i depistatori più o meno di professione, portatori di presunte verità, sempre molto informati sulla vicenda, talvolta in possesso di notizie apparentemente vere, sempre tuttavia verosimili.

Chiunque abbia seguito per professione questa storia, sia avvocato o giornalista, inquirente o parlamentare, ad un certo punto si è trovato a fare i conti con qualcuna di queste «verità» verosimili ma non vere.

Il più famoso di questi depistatori si chiama Giulio Sinotto, alias Sinigaglia. Si dichiarava ex della Legione Straniera, già disertore, poi graziato per aver partecipato alla «notte di Ustica». Il suo racconto era fantasioso ma non troppo, e qualche riscontro che offriva ai suoi interlocutori, per lo più giornalisti, risultava plausibile. Diceva che quel giorno lui ed altri ex legionari reclutati un po' dovunque, si trovava in una base della Corsica, pronti a partire a bordo di un aereo da trasporto verso la Libia. Attendevano un ordine. Che non venne. Atterrò invece un

La Scheda

Ed ecco i venditori di fumo

aereo radar inglese dal quale sarebbero scesi degli uomini sconvolti. «L'hanno buttato giù» avrebbero detto una volta a terra. E il gruppetto di legionari fu fatto disperdere in fretta e furia, con l'ordine assoluto di tacere su tutto. A sparare il missile, raccontava, sarebbe stato un aereo sovietico imbarcato su una portaerei. Peccato che nel 1980 i sovietici non avessero portaerei.

Grotto, per convincere, mostrò dei telegrammi della polizia francese che avrebbero dovuto confermare il suo status di disertore graziato. Ma forse anche quelli erano falsi. Sul piano personale era assolutamente poco credibile. Senza un soldo, di-

sperato, passava da un dormitorio pubblico alla carità di un convento. Geniale a suo modo. Anche avvincente nel racconto. Ma palesemente inattendibile, e forse davvero guidato. Nonostante tutto ha avuto spazio, e parecchio, su molti giornali e anche in tv.

Angelo De Marcus si presentava come un ex ufficiale della Marina Militare. Si portava sempre dietro fascicoli di carte, documenti, traccie, per dimostrare affermazioni del tutto false. Sosteneva che i passeggeri del Dc 9 erano ancora vivi quando l'aereo toccò l'acqua, che l'aereo galleggiava ancora la mattina dopo, che un sommergibile si avvicinò per affondarlo. Infaticabile, se qualcuno lo respingeva passava ad un altro giornalista. Finché L'Europeo di Feltri gli diede soddisfazione e dedicò alle sue bugie ben tre numeri del settimanale. Per giorni si discusse delle atrocità raccontate dal sedicente Angelo De Marcus, facendo perdere di vista un'altra volta la sostanza delle questioni.

Aldo Del Re invece fu tirato dentro suo malgrado. Era uno dei quat-

tro italiani che aiutarono i militari antigheddafi a preparare la rivolta dell'agosto 1980. Per questo venne condannato a morte, ma non fu mai catturato a differenza degli altri che, condannati all'ergastolo, scontarono otto o nove anni prima di essere rimpatriati. Venne rintracciato e contattato da Luigi Cipriani, deputato di Democrazia proletaria, membro della Commissione stragi. Quando fu interpellato anche dal giudice cominciò a raccontare di situazioni e circostanze che potevano essere vere, ma non lo erano. Perché lo facesse non si sa. Lo ha fatto però. Per conto di chi è un'altra storia.

Nella storia di Ustica si dovrebbero mettere poi le ipotesi fantasiose o le invenzioni tout court. Da quella che attribuisce l'incidente ad un meteorite, a quella di un radiobersaglio sfuggito al controllo che avrebbe abbattuto il Dc 9, fino alla bugia più grande di tutte perché è stata per anni il refrain di tutti i responsabili dell'Aeronautica Militare: il cedimento strutturale. Ma a questo non ci crede più nessuno.

[T.D.M.]

no nuovamente a Poggio Ballone per richiedere la documentazione. Che ancora una volta resterà sepolta per quasi un anno nel carteggio dell'inchiesta, nel frattempo passata al giudice istruttore Vittorio Bucarelli. Se ne scoprirà l'esistenza soltanto quando, il 10 giugno 1990, il settimanale «Rinascita» pubblicherà un'inchiesta nella quale si rivelava l'esistenza e il contenuto di questi documenti. Risulta dalla perizia radaristica consegnata in questi giorni al giudice Rosario Priore che, a seguito di quell'arti-

Il Dc 9 dell'Itavia inabissatosi nel mare di Ustica ricostruito all'interno di un hangar con i rottami del relitto ripescati

Laruffa/Agf

colo e del clamore che ne derivò, i nastri di Poggio Ballone vennero infine sequestrati il 30 giugno 1990, dieci anni e tre giorni dopo l'inabissamento dell'aereo Itavia.

Benché non sia una verità giuridicamente accertata, che la scomparsa dell'aviogetto passeggeri italiano sia la conseguenza di un combattimento è una verità ormai entrata nella coscienza e consapevolezza collettive. Non ha importanza se l'abbattimento sia stato frutto di un errore, di una fatalità o un atto deliberato. Certa-

mente fu un atto di guerra. Non sarà dunque inutile cercare di capire cosa stava succedendo in quegli anni attorno a noi, nel bacino del Mediterraneo e nelle zone contigue. L'elemento caratterizzante era certamente la tensione esistente tra l'Occidente e la Libia. Anzi tra la Francia e gli Stati Uniti, da una parte, e il Paese del colonnello Gheddafi, dall'altra. A febbraio la folla aveva assaltato e dato alle fiamme i consolati francesi di Tripoli e Bengasi. Le folle libiche difficilmente sono spontanee, e il segnale

che il regime tripolino voleva mandare a Parigi era inequivocabilmente d'ostilità. Tre mesi prima i francesi avevano mandato nel Ciad un corpo di spedizione militare per sostenere il primo ministro Hissene Habré contro le forze del presidente ciadiano Goukouni Oueddei, sostenuto esplicitamente dalla Libia.

Mentre, a maggio, l'Egitto dichiarò lo stato di emergenza lungo la frontiera libica, Gheddafi risponde chiedendo ai Paesi arabi di convocare una conferenza internazionale per preve-

Diciassette anni di depistaggi bugie e tanti misteri Ma si incomincia a far luce

in

L'UNITÀ 21 GIUGNO 1997

TONI DE MARCHI

Enzo Fontana, il 27 giugno 1980, era il copilota del volo IH870, un Dc 9 dell'Itavia che faceva servizio tra Bologna e Palermo. Un cielo pulito, un volo normale se non fosse stato per quel ritardo di quasi due ore alla partenza. Stavano percorrendo l'aerovia Ambra 13 che si stacca da Roma, passando sopra Ponza e Ustica, e dirige verso la Sicilia. All'atterraggio mancavano 115 miglia, l'equipaggio si stava preparando ad iniziare la procedura per la discesa e l'avvicinamento all'aeroporto di Punta Raisi. Il copilota occupa il posto di destra nella cabina. Fontana gira la testa e vede qualcosa. Ha un sussulto, grida. «Gua...» resta impresso per sempre nel «cockpit voice recorder», lo strumento che registra le conversazioni dei piloti. Un'esclamazione rimasta a metà. Alle 20.54 del 27 giugno 1980 le storte di 81 persone, tante erano a bordo del velivolo Itavia, si confondono in un'unica storia sola, fatta di bugie, depistaggi, tradimenti veri e propri. Una storia che da diciassette anni chiamiamo Ustica. In un'Italia da anni bersagliata dalle bombe nere, colpita dal terrorismo brigatista, questo aereo che scompare in mare, all'improvviso, senza una ragione, in una qualsiasi sera estiva, fa subito pensare ad un attentato. Una bomba, forse. Qualcuno, molti, aspettano una rivendicazione, una telefonata che faccia luce sulla mano di questa ennesima tragedia italiana. Nessuno telefona, nessuno recapita messaggi. Del relitto non c'è traccia. Solo all'alba successiva, le navi inviate nella zona del disastro e gli elicotteri del soccorso aereo individuano i primi corpi. Qualcosa colpisce immediatamente i soccorritori: i corpi sono quasi tutti intatti. Ne vengono recuperati una trentina. Le autopsie accerteranno che tutte le persone i cui corpi sono stati recuperati sono morte per «decompressione esplosiva», cioè per l'esplosione degli organi interni. Un referto che conduce immediatamente ad una conclusione: chi era a bordo dell'IH870 è morto perché la cabina del velivolo si è improvvisamente depressurizzata. Su nessun corpo si tro-

vano tracce di esplosivo o frammenti metallici.

Solo dentro le imbottiture di alcuni sedili si troveranno minuscoli pezzi del rivestimento esterno del Dc 9. Lo specifica il rapporto della commissione Luzzatti, la prima commissione d'inchiesta. In quel rapporto c'è già quasi tutta la verità. I commissari, infatti, chiesero ad un organismo militare inglese specializzato in ricerche aerospaziali, il Royal Aeronautical Research and Development Establishment di spiegare cosa potesse essere successo. La risposta, pur con il distinguo e le cautele tipiche di qualsiasi consulente tecnico, fu inequivocabile: a provocare la caduta del Dc 9 era stata un'esplosione «esterna» al velivolo. L'attività di depistaggio comincia poche ore dopo la tragedia. Una telefonata anonima, fatta ai giornali, fa sapere che a bordo del Dc 9 viaggiava anche Marco Affatigato, ben noto terrorista di destra. La telefonata però era un falso. Lo si scoprirà poche ore più tardi, quando la stessa, presunta, vittima farà sapere di essere vivo e vegeto.

Nella confusione di quel momento, nessuno si interrogò troppo su questo falso. L'ipotesi della bomba a bordo cominciava ad essere instillata, sia pure ancora molto timidamente, nell'opinione pubblica. Senza troppa fatica, visto che di misteri ancora nessuno parlava. Ma la chiamata in causa di Marco Affatigato, sia pure come vittima, poteva essere probabilmente un segnale, un avvertimento molto preciso lanciato in una direzione assolutamente univoca: la Francia. Nell'ambiente dei servizi era ben noto che Affatigato lavorava per lo Sdece, il servizio segreto francese.

Dicendo che Affatigato stava su quell'aereo, in realtà si mandava un messaggio molto preciso ai francesi. Un messaggio che suonava più o meno così: «sappiamo che siete stati voi, e possiamo dimostrarlo». Che questa sia l'interpretazione giusta lo conferma quanto scoprono alcuni anni più tardi i giudici. L'autore di quella

telefonata era stato Marcello Soffiato, un personaggio nel libro paga del Sid prima e del Sismi poi, direttamente controllato da quella centrale veronese che è oggi anche al centro della inchiesta milanese su Piazza Fontana. A dargli l'ordine di dare il falso avviso ai giornali sarebbe stato quell'Amos Splazzi della Rosa dei Venti.

La mossa-Affatigato dimostra che l'operazione di sviamento e depistaggio iniziò nel momento stesso in cui l'aereo scomparve nel mare al largo di Ustica. Era una strategia complessa, articolata, forse non ancora completamente sviluppata, ma sostanzialmente individuata nei suoi lineamenti essenziali.

La mossa successiva fu il trasferimento dell'inchiesta giudiziaria. Immediatamente dopo la tragedia, la Procura della Repubblica di Palermo aprì un fascicolo. Un atto dovuto. A nessuno venne in mente che Palermo fosse incompetente. Perché non lo era. Uno dei primissimi atti del magistrato palermitano fu quello di ordinare il sequestro di tutti i tracciati radar di tutte le postazioni della difesa aerea del versante tirrenico, nonché del radar civili che potevano aver visto qualcosa.

Come conseguenza dell'ordine di sequestro, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica dette disposizioni di concentrare tutto il materiale raccolto all'aeroporto di Trapani. Perché Trapani, e non Palermo dove pure esiste un Distaccamento aeronautico militare? Anche questo è un mistero che non ha mai trovato una spiegazione esauriente. Forse però una spiegazione c'è: a Trapani esiste una sezione del Sios Aeronautica, il servizio segreto dell'Am. Una mossa congruente con l'esistenza di una strategia di copertura e depistaggio messa in atto fin dal primo giorno. Chi altri, se non il Sios allora comandato dal generale Zeno Tascio, era in grado di reggere la complessa rete di mascheramento e inquadramento?

Tracciati, nastri ed il resto stavano ben custoditi a Trapani senza essere

consegnati al magistrato palermitano. In attesa di qualcosa. Non passarono venti giorni che il passaggio avvenne, a Roma. Al «porto delle nebbie». A quel palazzo di giustizia verso cui, negli anni, erano stati dirottati tutti i procedimenti che dovevano essere instradati sui binari controllati.

A ereditare gli incartamenti da Palermo è il giudice Giorgio Santacroce, ora sostituto procuratore generale presso la Corte di appello di Roma, ritornato agli onori della cronaca qualche mese fa quando chiese e ottenne nel processo di secondo grado l'assoluzione di Gelli e i suoi soci piduisti. Uno dei primi atti di Santacroce è quello di ripetere il sequestro dei tracciati radar. Ma succede qualcosa: questa volta i nastri da sequestrare non sono più «tutti» come voleva Palermo, ma solo quelli del radar di Marsala e di Licola. Alcuni anni dopo, tra le carte del processo depositate in Commissione stragi, verrà ritrovato un documento dell'Aeronautica Militare che dimostra come il provvedimento giudiziario sia stato «suggerito» al magistrato dagli stessi militari.

Un altro depistaggio. Nel frattempo erano trascorse quasi quattro settimane dalla scomparsa dell'aereo Itavia e i documenti originali non erano ancora nelle mani della magistratura. Tra i documenti inviati a Trapani, il giorno dopo la tragedia, c'erano anche quelli del radar di Poggio Ballone, una postazione situata su una montagna a due passi dal mare, quasi a ridosso della base dell'Aeronautica Militare di Grosseto dov'era ed è tutt'ora di stanza il 4° Stormo caccia intercettori ogni tempo, dotato di velivoli F-104S. Secondo la testimonianza di un ufficiale in servizio a Grosseto nel giugno 1980, i tabulati del 21° Centro radar di Poggio Ballone vennero inviati a Trapani il giorno dopo Ustica a bordo di un aviogetto da collegamento. Il 14 luglio successivo il comando della postazione radar inviava a Trapani anche la trascrizione su carta delle tracce «viste» quella notte sul mare Tirreno. Undici allegati che resteranno per quasi dieci anni ignoti. A metà del 1989 i Carabinieri si presenteranno

22/6/87

L'UNITA'

Ustica Bonfietti contro Bartolucci

ROMA. «È allucinante che il generale Bartolucci, incriminato per alto tradimento, osi mettersi sullo stesso piano della perizia del giudice. Con lui parleremo solo in tribunale»: Daria Bonfietti, presidente della Associazione familiari delle vittime della strage di Ustica, reagisce con veemenza alle dichiarazioni dell'allora capo di stato maggiore dell'Aeronautica, generale Lamberto Bartolucci, oggi in pensione, che nella lettera indirizzata a Francesco Cossiga punta l'indice contro quella che definisce "l'influentissima lobby del missile". La senatrice Bonfietti si è detta sconvolta dalle parole di Bartolucci durante la conferenza stampa in cui sono state presentate le iniziative che si terranno a Bologna per il 17° anniversario della strage di Ustica, avvenuta il 27 giugno 1980. «Lui è imputato assieme ad altri generali e una ottantina di ufficiali per aver raccontato fandonie, e ha pure il coraggio di dire queste cose. È assurdo. Non si può andare avanti con questa impunità, bisogna chiarire le responsabilità politiche dei vari Bartolucci oltre che quelle penali». Alla senatrice Bonfietti non sono piaciute neppure le ultime dichiarazioni di Francesco Cossiga, presidente del Consiglio all'epoca della strage: «Non so se il suo è un tono ironico, se voglia prendere in giro qualcuno. Cossiga si meraviglia perché dice di essere stato ingannato.

Sapeva benissimo che noi fin dal '92 abbiamo sostenuto la tesi del missile. Glielo abbiamo detto in tutti gli incontri che abbiamo avuto». Secondo Daria Bonfietti, né Cossiga, né tutti gli altri Presidenti del Consiglio e i ministri della Difesa che si sono succeduti in questi anni hanno mai veramente "preteso la verità" dai generali, una verità che si sarebbe potuta conoscere «...già nei giorni immediatamente successivi alla tragedia». Solo il governo Prodi e il vicepresidente Veltroni «...si sono spesi molto - ha detto Bonfietti - presso la Nato per arrivare alla verità sull'abbattimento del Dc9». Bonfietti si è detta inoltre abbastanza soddisfatta della svolta nell'inchiesta, «che conferma lo scenario di guerra che i nostri periti hanno sostenuto fin dal '92» e con la quale «il puzzle comincia a chiudersi». È un «punto di non ritorno», che arriva però 17 anni dopo: «Andremo avanti per conoscere tutta la storia. Accertare la nazionalità degli aerei militari e la presenza della portaerei chiuderebbe il cerchio. Il governo deve anche chiedere conto, come per la Somalia, dell'operato dei militari che hanno mentito». Per Bonfietti, la cosa migliore è che sia il giudice Priore a concludere l'inchiesta, che scade il 30 giugno, per la quale si profila la possibilità di una proroga: «Vedremo se presentare una proposta parlamentare o attendere un decreto del governo». L'anniversario della strage di Ustica, venerdì prossimo, verrà ricordato con un concerto in Piazza Santo Stefano che sarà tenuto dall'orchestra del Teatro Comunale e con un manifesto intitolato "Aspettiamo la verità".

Dibattito al «Costanzo show»

Ustica, scontro in tv Il generale Nardi si porta un «gladiatore» per difendere la sua tesi

ROMA. Negare, negare sempre, anche l'evidenza: la regola d'oro degli spioni funziona, eccome se funziona, soprattutto in televisione. Catullo Nardi, il generale dell'Aeronautica in pensione che presiede un comitato di vecchi commilitoni dell'Arma Azzurra «interessati alla verità su Ustica» si è presentato ieri sera al Costanzo show con l'intenzione di smentire in radice la super perizia depositata nei giorni scorsi nelle mani del giudice istruttore Rosario Priore, titolare dal 1990 dell'inchiesta sulla tragedia del 27 giugno 1980. La sua performance è stata unica. «Sono stupefatto», è sbottato ad un certo punto Andrea Purgatori, il giornalista del «Muro di gomma». «Non possiamo dopo 17 anni ricominciare da capo», gli ha quasi gridato la senatrice Daria Bonfietti, presidente del Comitato dei parenti delle vittime della strage del Dc9. Eppure niente, il generale non ha fatto una piega andando avanti imperterrito con la sua verità. E quando gli altri ricordavano i dati incontrovertibili della perizia, lui calmo, rimetteva la carica, e via con i «non è vero», i «lei ha letto male», i «vogliamo anche noi la verità».

Maurizio Costanzo lo ha guardato a lungo, come se tentasse di capire da dove quell'anziano signore trovasse tutta quella faccia tosta. Convinzione profonda della inattaccabilità del comportamento dell'Aeronautica o qualcosa di diverso? Chissà. Basti dire però che Nardi si è fatto accompagnare da Francesco Gironde, il capo della associazione degli ex enucleandi di Gladlo e già responsabile del reparto «Guerra psicologica» della medesima struttura anti invasione. Insomma, un esperto di «disinformazione». Uno a cui si chiedeva di dare in pasto al media una versione accettabile dei fatti, ma mai la verità. Ecco il generale. A raffica: «La perizia dice il contrario di quel che affermano i giornali, in un raggio di 100 chilometri dal Dc9 non c'era alcun aereo, lo dimostrano i traccati». E poi: «I nastri del radar dell'Aeronautica non sono mai stati manomessi». Ancora: «Ma quali 9 tracce di cacciabombardieri, ma quale portaerei. Quel plot sul radar potrebbero riferirsi ad aerei da turismo o a riflessi sul video». Aerei da turismo? Ma come giustificare che le sigle dei codici dei velivoli in cielo quella notte messe a disposizione dalla Nato facciano dire ai periti che si tratta di aerei da guerra? Certo, la Nato ci ha voluto dire solo questo. Ma forse, nei prossimi giorni, potrebbe persino dare un nome e una nazionalità a quel singolo caccia. Cosa dirà allora il generale Nardi? Non c'è dubbio: dirà che non è vero.

«Ci sono 80 incriminati nell'Aeronautica e il minimo che si può dire di loro è che non hanno voluto collaborare con la magistratura», ha ricordato Daria Bonfietti. Non ci sono aerei vicino al Dc9? «Ma come - ha aggiunto Mario Vadalchino, perito di parte civile - l'aereo nascosto nel cono d'ombra del velivolo Itavia stava a 1,8 miglia, lo dice la perizia». Ad un certo punto è entrato in partita anche Giorgio Bocca che guardando negli occhi il generale gli ha sussurrato: «Per 50 anni siamo stati difesi dallo scudo americano, qualche prezzo bisognava pur pagarlo, uno dei prezzi era tacere». E il generale: «Se scoprirò che qualcuno dell'Aeronautica ha mentito l'ammazzo io, con le mie mani». Lapidario Bocca: «In tutta la mia vita di giornalista quando in una strage è stato coinvolto lo Stato la verità non è mai venuta a galla».

Finale tutto sul movente. Ermano Bazzocchi, perito dell'Aeronautica, ha giurato che ci sono le prove a sostegno della tesi di una bomba a bordo del Dc9 e che lo scenario di guerra e il missile sono un'invenzione. Replica di Vadalchino: «Non avete trovato una sola traccia dell'esplosivo». Nardi ancora: «L'ipotesi della bomba ha la stessa dignità di quella del missile». Azzerando così anni di indagini. Chiude la conico Costanzo: «Arrivederci fra 17 anni». Tra il pubblico in pochi hanno capito qualcosa. Francamente, a una trasmissione per l'anniversario di Ustica si può chiedere di più.

Paolo Mondani

IL RESTO DEL CARLINO 24 GIUGNO 1997

Ustica, la verità di Nardi «Non ci fu nessuna battaglia aerea»

ROMA — La perizia radaristica è «pregevole e precisa» ma è stata «degradata di valore e rovesciata nei significati più importanti». E' quanto sostiene il generale Nardi in una intervista al Gr3. Secondo Nardi, è rovesciata perché «è stata data come una prova di battaglia aerea, invece dice proprio il contrario. Questa nuova perizia dice che non ci sono aerei e quindi non c'è battaglia aerea in un raggio di cento chilometri dal punto in cui il Dc9 si è disintegrato. Aggiungo che un aereo per lanciare un missile deve essere a non più di 20-25 chilometri e a non meno di 10 chilometri di distanza».

L'UNITA' 27/6/87

ANNIVERSARI

Ustica, 27 giugno una data da non dimenticare

DARIA BONFIETTI

FRANCESCO BARACCA «eroe umano e cavaliere verso il nemico» pioniere dell'aviazione da caccia e in pratica fondatore dell'Aeronautica Militare Italiana, in una lettera descrive così le sue sensazioni durante un volo «era un magnifico sogno ad occhi aperti»; così mi immagino anche il volo di chi, il 27 giugno 1980, si stava ricongiungendo ai figli, alle famiglie, andava felice verso le vacanze o rientrava dal lavoro, ma quel sogno si è infranto nel cielo sopra l'isola di Ustica. Oggi, nel diciassettesimo anniversario, cerchiamo ancora la verità su quelle 81 tragiche morti nella convinzione più ferma che la esigenza di assoluta verità debba accomunare le forze sane del Paese, i parenti delle vittime, i militari, tutti coloro che credono nelle istituzioni democratiche del nostro paese, comunque chi non accetta che la credibilità delle nostre istituzioni possa essere distrutta da pochi uomini certamente non animati dalle volontà difendere valori di verità, trasparenza e giustizia. Dandoci un positivo esempio, in questo senso, si è già mosso il Parlamento: la commissione stragi, presieduta dal sen. Gualtieri ha, sul caso Ustica, sempre lavorato con grande impegno unitario, senza ombre di speculazione di parte, senza schieramenti preconcepiuti, arrivando a conclusioni sottoscritte all'unanimità. Sono sicura che con lo stesso spirito si continuerà a lavorare davanti ai nuovi sviluppi della vicenda. Molti autorevoli protagonisti di quella passata esperienza hanno ancora importanti ruoli parlamentari e da due eminenti personalità, come i presidenti Cossiga e Amato, non direttamente schierate oggi, ma ricche di prestigio, ci sono venute importanti testimonianze.

Penso che per tutti, allo stesso modo, debba essere inaccettabile che per troppo tempo nessun elemento utile alle indagini sia venuto dai vertici dell'Aeronautica Militare, che, lo denunciano le ultime perizie del giudice, si scopra che non sono stati consegnati alla magistratura i nastri originali delle registrazioni radar e che si venga a sapere che il materiale di trascrizione sulle tracce di aerei consegnato alla stessa commissione stragi è non rispondente al vero. Oggi è necessario un grande sforzo unitario dal quale anche la nostra aeronautica deve essere protagonista: nel momento che gran parte dello scenario di quella terribile notte del 27 giugno 80 è stato ricostruito tutte le informazioni debbono essere messe a disposizione della giustizia, tutti debbono sentire l'obbligo morale di rilevare ogni piccolo particolare. Nella fase più delicata dell'inchiesta soprattutto il «sapere e l'esperienza» militare devono essere messi a disposizione della Giustizia.

Non mi sento però di affermare che gli attuali vertici dell'Aeronautica possano offrire completa garanzia: il capo di stato maggiore, gen. Arpino, è uno dei tre alti ufficiali che fornì le informazioni su Ustica al sottosegretario Amato e mi risulta essere stato la notte della tragedia uno dei responsabili del Centro operativo di pace, una posizione dalla quale è impensabile non l'abbiano neppure sfiorato le notizie di quanto succedeva o quanto meno delle continue ricerche di aerei, portaerei, traccianti radar che il successivo ascolto dei nastri ha svelato essersi svolte per l'intera notte. Per parte sua il vice capo, gen. Ferracuti, ha presieduto una commissione italo libica che ha lavorato sull'episodio del Mig libico caduto sulla Sila e le cui conclusioni sono smentite da una perizia del giudice Priore, da una notevole serie di documenti che sono stati in seguito rinvenuti e perfino dalla testimonianza del responsabile della Cia in Italia all'epoca. Vorrei che questo anniversario fosse l'occasione per un grande impegno di tutti, senza neppure un'ombra di sospetto, senza nessuna volontà di criminalizzare le Forze Armate, nella convinzione che il solo obiettivo è il completo affiorare della verità. È l'unico modo per onorare le vittime della strage di Ustica e per rendere omaggio ai tanti meriti che nella sua storia la nostra Aeronautica militare ha conquistato.

*Presidente Associazione
dei Parenti delle Vittime della strage di Ustica*

Il Tg3 cita la testimonianza di Sergio Cinotti al giudice Priore |
Ustica, un ufficiale del Sismi conferma
| **«Dc9 e Mig libico abbattuti insieme»**

Lunedì 30 giugno 1997 **L'Unità**

ROMA. Il Sismi sapeva che il Mig libico caduto sulla Sila nel 1980 era stato abbattuto lo stesso giorno della tragedia del Dc9 dell'Itavia. E cioè il 27 giugno e non il 18 luglio, come recita la verità ufficiale dell'aviazione. Lo afferma una Informativa del centro di controspionaggio di Verona che da fonte autorevole aveva raccolto la notizia pochi giorni dopo la strage. L'intera vicenda è stata ricostruita ieri sera dal Tg3 che nel servizio ha citato la testimonianza dell'ex maresciallo del Sismi Sergio Cinotti, in servizio come segretario operativo del centro Cs del Sismi veronese dal 1975 al 1993. La notizia era conosciuta dal sostituto procuratore Carlo Mastelloni fin dal 1995, ma allora gli si disse che si trattava di un errore commesso da un centro periferico.

PAOLO MONDANI

A PAGINA 12

Un ex ufficiale del Sismi smentisce la verità ufficiale in una deposizione al giudice

«Il mig libico fu abbattuto la stessa notte di Ustica»

Sergio Cinotti era in servizio al Sismi. Ha chiarito al pm Priore i contenuti di un rapporto sparito: la sera del 27 giugno '80 fu colpito l'aereo libico che si nascondeva dietro il velivolo dell'Itavia.

Il Sismi sapeva che il Mig libico caduto sulla Sila nel 1980 era stato abbattuto lo stesso giorno della tragedia del Dc9 dell'Itavia. E cioè il 27 giugno e non il 18 luglio, come recita la verità «ufficiale» dell'Arma azzurra. Lo afferma una informativa del centro di controspionaggio di Verona che da fonte autorevole aveva raccolto la scottante notizia proprio pochi giorni dopo la strage. L'intera vicenda è stata ricostruita ieri sera dal Tg3 che nel servizio ha citato la testimonianza dell'ex maresciallo del Sismi Sergio Cinotti, in servizio come segretario operativo del centro Cs del Sismi veronese dal 1975 al 1993.

Indagini a vuoto

Da circa due anni una porzione assai ridotta dell'informativa è nelle mani del sostituto procuratore veneziano Carlo Mastelloni che spesso ha incrociato la sua inchiesta sul disastro dell'Argo 16 (il bimotore dell'Aeronautica caduto il 23 novembre 1973 probabilmente per un attentato del Mossad israeliano) con le indagini di Rosario Priore su Ustica.

Ma nel 1995, immediatamente consultati i vertici del Sismi, Mastelloni aveva ottenuto un ben magro risultato: gli venne risposto che l'informativa costituiva un «errore» commesso da un centro tutto sommato periferico e quindi ai fini investigativi del tutto irrilevante.

Alcuni mesi fa però, e precisamente il 23 gennaio, Sergio Cinotti viene interrogato da Priore e Mastelloni e chiarisce

nei minimi particolari l'origine e i contenuti del prezioso documento.

Dice in particolare che l'informativa era assai più corposa di quella sequestrata da Mastelloni e che era stata redatta sulla base della testimonianza di un maresciallo dei carabinieri che a sua volta aveva riferito le confidenze di un pilota-istruttore dell'Aeronautica Italiana di stanza a Tripoli per addestrare i piloti libici. Quest'ultimo aveva confessato alla fonte del Sismi che quella sera del 27 giugno un Mig era stato abbattuto e che si trattava dello stesso aereo che aveva sfruttato la copertura della rotta del Dc9 Itavia, facendosi scudo ai radar tramite il cono d'ombra del velivolo civile.

Del rapporto più dettagliato però non c'è traccia al Sismi di Roma e a questo punto, Cinotti viene sottoposto a un confronto con il suo capo centro Di Carlo, alla presenza di Mastelloni e Priore.

Il confronto

Un interrogatorio kafkiano. Con Cinotti che ricostruisce nei particolari quel momento di 17 anni fa trascorsi nella sede del Sismi veronese e Di Carlo che nega tutto, punto su punto. E probabilmente continuerà a negare.

Di sicuro sappiamo però che il Sismi non ha mai ammesso di sapere qualcosa del Mig: anche l'ammiraglio Fulvio Martini che lo ha diretto per buona parte degli anni 80 e che spesso ha sottolineato come quello di Ustica fosse un segreto «atlantico».

Particolare curioso: Mastelloni ha in mano questo pezzetto di informativa che comunque conferma la caduta di un Mig libico il 27 giugno del 1980 mentre sorvola il cielo di Ustica ma non è detto che sia lo stesso Mig 23 trovato poi schiantato sulla Sila. Facciamo un po' di storia. Per il governo e per l'Aeronautica il Mig 23 precipitato nel 1980 finisce sui monti della Calabria il 18 luglio e non il 26 giugno. Ed è l'attuale sottocapo di Stato maggiore dell'Arma azzurra, il generale Ferracuti (indagato da Priore) a controfirmare la relazione della Commissione di inchiesta italo-libica che spiega con l'infarto del pilota il disastro.

Una data falsa

La data del 18 luglio sappiamo però con certezza che è falsa. Innanzi tutto perché il capo centro Cia di Roma Duane Clarridge visitò l'aereo l'area del Mig abbattuto quattro giorni prima del 18 luglio, il 14. È l'agenda dell'allora capo del Sios Aeronautica Zeno Tascio (incriminato per alto tradimento) ad annotare quel sopralluogo. E poi perché il pilota libico fu ritrovato in avanzatissimo stato di decomposizione, come se fosse stato lì tra i monti ad aspettare per tre settimane. Ma c'è un altro mistero. Quella sera, dopo la caduta del Dc9, aerei americani si misero a cercare invano su tutta la Calabria i resti del Mig. C'era forse un altro Mig quella sera?

Paolo Mondani

I generali su Ustica

«Il Dc9 abbattuto da bomba di mafia»

ROMA. Scenario di guerra? Caccia della Nato contro Mig libici? Balle. Fu una bomba piazzata nella toilette del Dc9 dell'Itavia a farlo precipitare quella sera del 27 giugno del 1980. E chi poteva aver interesse ad abbatterlo? Ma è chiaro, la 'ndrangheta che ricattava la compagnia aerea. E il missile? Una scusa dell'Itavia e dei familiari delle vittime per ottenere una valanga di soldi in risarcimento dallo Stato.

Sembra uno scherzo, la ricostruzione di un ubriaco, e invece no, sono una cosa terribilmente seria le tesi ribadite ieri dai generali dell'Aeronautica con alla testa il generale Catullo Nardi. In una conferenza stampa dal sapore vagamente surreale il Comitato di Studi su Ustica ha presentato un filmato nel quale la tesi della bomba è contrapposta a quella dello scenario di guerra che invece emerge come unica motivazione della tragedia nella super perizia depositata 20 giorni fa sul tavolo di Rosario Priore, il giudice titolare dell'inchiesta dal 1990.

Dal momento in cui i codici di decifrazione Nato hanno svelato la reale situazione nel cielo tra Ustica e Ponza di quella sera d'estate del 1980, i generali dell'Arma Azzurra hanno dichiarato guerra a quello che definiscono «il partito del missile». In realtà, ha affermato Catullo Nardi a proposito dello scenario di guerra, «tutto potrebbe invece lasciar presagire a un normale traffico aereo». Poco importa se i codici della Nato indicano caccia militari.

Ma poi «dietro tutta questa storia» ha aggiunto il generale Cesare Fazzino - ci sono interessi specifici. Se si riuscisse a dimostrare che è stato un missile, l'Itavia otterrebbe molto denaro in risarcimento dallo Stato e anche le famiglie delle vittime». Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione vittime di Ustica, ha definito «allucinante» la ricostruzione del generale. Dopo ciò che abbiamo saputo non c'è dubbio: è allucinante.

Veltroni: Il governo ha fatto fino in fondo la sua parte, ora tocca ad altre istituzioni

Ustica, qualcuno ordinò agli aerei in volo: «Non fatevi identificare, spegnete i codici»

Le perizie del giudice Priore confermano scenari di guerra

ROMA. La sera del 27 giugno 1980 il cielo di Ustica era affollato di aerei militari. Tutti avevano ricevuto l'ordine di spegnere il trasponder «Sif2», il meccanismo che consente l'identificazione, uno volava - forse per proteggersi, forse per sfuggire a velivoli nemici - sotto la pancia del Dc9 Itavia precipitato con 89 persone a bordo. Scene di guerra ricostruite diciassette anni dopo dalle perizie tecniche ordinate dal giudice romano Rosario Priore. Gli esperti hanno analizzato i tracciati radar, visionato i vari «plot», decifrato punti e linee, e alla fine hanno demolito il muro di menzogne e depistaggi che ha fatto da cornice inquietante al disastro del Dc9. Un passo avanti importante per l'inchiesta che ha indotto Priore a recarsi a Palazzo Chigi per incontrare il presidente del Consiglio Romano Prodi. Insomma, il velo dei misteri di Ustica sembra lacerato, forse siamo ad una svolta decisiva, e ieri i magistrati romani hanno interrogato per ben cinque ore Lelio Lagorio, all'epoca del disastro del Dc9 ministro della Difesa.

La perizia: in cinquanta pagine i professori Franco Donali, Enzo Delle

Mese e Roberto Tiberio, hanno ribadito i risultati delle perizie precedenti, ma il vero elemento di svolta dell'inchiesta è rappresentato dall'assenza dei codici di identificazione sugli aerei militari presenti in zona dalle 17,30 alle 21,15: due ore di buio totale durante le quali è successo di tutto. «Le risposte di questo codice - scrivono i periti - sono state disattivate nei trasponditori di tutti gli aerei militari presenti nello scenario aereo. Tale ipotesi è da ritenersi molto plausibile in quanto può essere conseguenza di un ordine a diffusione limitata ai soli voli in atto in quell'intervallo di tempo, di cui è verosimile non trovare traccia dopo tanti anni». Un ordine fu impartito, quindi, ne è convinta Daria Bonfietti, senatrice dell'Ulivo da anni in prima linea per scoprire la verità sul disastro di Ustica, che parla di «fatto gravissimo», spiegabile «o ancora una volta per una clamorosa manomissione o per la presenza di un ordine preciso». «Questa seconda ipotesi - ha aggiunto - può far pensare che la tragedia di Ustica non sia un episodio accidentale - ma si debba collocare all'interno di un quadro

complesso e di una certa durata, di cui ancora non conosciamo nel dettaglio i contorni, ma che comunque doveva essere individuabile dal nostro sistema di difesa aerea dal quale inspiegabilmente non sono venute reazioni».

C'erano molti aerei quella sera nel cielo di Ustica, confermano i periti che hanno analizzato i tracciati radar dell'aeroporto di Fiumicino, degli scali militari di Poggio Ballone, Potenza Picena e Marsala, smentendo la tesi che alcuni «plot» registrati erano il frutto di errori o di falsi eco registrati dai radar. Era questa la tesi dell'Aeronautica militare già smentita diciotto anni fa dalle perizie del professor Mac Dull, un tecnico statunitense di altissimo livello, che ha sempre sostenuto l'esistenza di un aereo vicino al velivolo dell'Itavia. Di un aereo che volava dietro al Dc9 e di due velivoli accostatisi parallelamente al Jet, parlano i periti del giudice Priore. Una conferma netta dei risultati cui erano giunti i periti nominati dai familiari delle vittime, i professori Pent e Vadacchino.

Un passo avanti verso la verità, ma

non basta. La senatrice Bonfietti richiama il governo alle sue responsabilità, «la presidenza del Consiglio, con un nuovo e continuo impegno ha portato alla preziosissima collaborazione della Nato, che ha reso possibile gli attuali risultati, ora però deve essere forte la consapevolezza che tutto l'accaduto era perfettamente riscontrabile subito dopo la sciagura». Ma diciotto anni sono stati persi, denunciano i familiari delle vittime, diciotto anni di attesa, «dovuti ai comportamenti di parti rilevanti dell'Aeronautica militare». Durissima la senatrice Bonfietti, ricorda che «ancora oggi sono al vertice dell'Aeronautica personaggi che avevano tutte le possibilità di contribuire all'accertamento della verità e non l'hanno fatto, attivando persino a mentire». Un duro monito, lanciato anche dal vicepresidente del Consiglio Walter Veltroni: «Lo stesso tipo di aiuto che il governo dell'Ulivo ha offerto alla magistratura per risolvere il caso Ustica, deve arrivare anche da tutte le altre istituzioni. Nessuna esclusa».

Enrico Fierro