

left

AVVENIMENTI
SETTIMANALE
DELL'ALTRITALIA



Nuova serie - N. 03
19 gennaio 2007
2,80 EURO

Cinzia Andres; Luigi Andres; Francesco Baiamonte; Paola Bonati; Alberto Bonfietti; Alberto Bosco; Maria Vincenza Calderone; Giuseppe Cammarota; Arnaldo Campanini; Antonio Candia; Antonella Cappellini; Giovanni Cerami; Maria Grazia Croce; Francesca D'Alfonso; Salvatore D'Alfonso; Sebastiano D'Alfonso; Michele Davì; Giuseppe Calogero De Cicco; Rosa De Dominicis; Elvira De Lisi; Francesco Di Natale; Antonella Vincenzo Diodato; Giacomo Fontana; Carmela Fullone; Domenico Gatti; Guelfo Gherardi; Andrea Guarano; Vincenzo Graziella Guerra; Rita Guzzo; Rocca; Paolo Licata; Maria Giovanna Lupo; Giuseppe Manitta; Marfisi; Tiziana Marfisi; Erica Assunta Mignani; Annino Molteni; Lorenzo Ongari; Paola Papi; Francesca Parrinello; Anna Paola Giovanni Pinocchio; Gaetano Prestileo; Andrea Peina; Giulia Peina; Costanzo Ponchini; Marianna Siracusa; Maria Elena Speciale; Giuliana Superchi; Antonio Torres; Giulia Maria Concetta Tripiciano; Pierpaolo Ugolini; Daniela Valentini; Giuseppe Valenza; Massimo Venturi; Marco Volanti; Maria Volpe; Alessandro Zanetti; Emanuele Zanetti; Nicola Zanetti



Diodato; Giuseppe Diodato; Filippi; Enzo Fontana; Vito Rosario Fullone; Vito Gallo; Antonino Greco; Berta Gruber; Guardì; Giacomo Guerino; Giuseppe La China; Gaetano La Rosaria Liotta; Francesca Lupo; Claudio Marchese; Daniela Mazzel; Rita Mazzel; Maria Paolo Morici; Guglielmo Norrito; Alessandra Parisi; Carlo Parrinello; Pellicciani; Antonella Pinocchio;

Ustica, 27 anni dopo. Assolti i generali. Per 81 morti, nessuna verità

IL MURO È DI GOMMA



Quella notte

Un uomo tra i misteri

Il consigliere Rosario Priore ha cominciato a seguire la strage di Ustica nel 1987, come consulente della Commissione stragi. Da giudice istruttore, tra il 1990 e il 1999 ha guidato l'inchiesta giudiziaria che al momento del rinvio a giudizio contava oltre tre milioni di atti, tanto che per trasferirli in Corte d'Assise furono necessari svariati Tir. Successivamente è diventato capo del Dipartimento per la giustizia minorile. Attualmente ha anche un incarico di consulenza per la Commissione Antimafia. Negli ultimi trent'anni ha seguito le più importanti inchieste di terrorismo interno e internazionale, comprese quelle sul sequestro e l'uccisione di Aldo Moro e sull'attentato a Giovanni Paolo II.



Caccia non identificati, radar che vedono e non vedono, un buco nero di segreti e bugie. Questa è stata Ustica, secondo Rosario Priore

di **Andrea Purgatori**

Consigliere Priore, la sentenza della Cassazione che assolve in via definitiva i generali dell'Aeronautica è la pietra tombale sull'inchiesta per la strage di Ustica? Assolutamente no. Questa sentenza ha preso in considerazione solo le posizioni personali di due imputati coinvolti per reati, e mettiamoci le virgolette, "secondari". Gli autori della strage rimangono ignoti. L'inchiesta prosegue.

Il reato di strage non va in prescrizione.

Esattamente. Su questo ci sono stati degli stralci fatti dalla prima Corte d'Assise. E al termine dell'istruttoria io stesso stralciai una serie di atti proprio perché l'inchiesta continuasse sul reato di strage. Su questo non c'è discussione.

Al processo di primo grado andarono soltanto nove im-

putati, perché i reati contestati a tutti gli altri erano caduti in prescrizione.

Sì. Noi arrivammo a fine istruttoria con una settantina di imputati per reati tipo falsa testimonianza o favoreggiamento. Reati che chiamiamo secondari, ma secondari non sono. Molte di queste condotte caddero in effetti per prescrizione. Rimasero quelle condotte di particolare turbativa e impedimento dell'attività di governo o di organi istituzionali che, per l'aggravante prevista dal codice penale militare, furono definiti di alto tradimento. Nel corso degli anni ci fu una derubricazione da impedimento a turbativa, un reato minore. Poi una legge entrata in vigore durante la passata legislatura ha abrogato queste figure quando non sono commesse con violenza.

L'assoluzione implica come conseguenza che i reati di de-

andò così



Il giudice istruttore Rosario Priore davanti ai resti del DC9 Itavia nell'hangar di Pratica di Mare

pistaggio, falsificazione, omissioni varie eccetera vengono sostanzialmente negati, o no?

Se c'è un registro tagliato con una lametta o nastri radar esistenti e mai consegnati - e ci sono - come si fa a negarlo? Non si può abolire la realtà. I fatti ci sono. Ci fu una vera e propria opposizione alla ricerca della verità... una sparizione quasi sistematica di tutti gli atti che riguardavano quella serata.

Mentre si sono trovati quelli del giorno precedente e quelli del giorno successivo.

Qualcosa che noi abbiamo chiamato una "mano sapiente" si è mossa in tutta questa vicenda. Nessuno può negarlo. I fatti provano che la scala gerarchica militare ha trasmesso notizia della caduta dell'aereo. Ma anche che per tanto tempo è stato negato che su questa vicenda noi avessimo dei rapporti con gli americani, i quali invece avevano costituito un team ad hoc...

Dal giorno dopo?

Certo. Per cercare di capire che cosa fosse successo. E sfido chiunque a trovare tante e tali stranezze in un incidente aereo qualsiasi.

Qualcuno continua a raccontarla come una somma di coincidenze straordinarie, superficialità e imperizie.

La coincidenza potrebbe esserci per dieci, magari cento eventualità. Qui abbiamo migliaia di circostanze di fatto che si volgono ad una determinata ricostruzione. È una coincidenza impressionante. Certo, se poi vogliamo accettare tutto, può anche darsi che un ordigno collocato all'interno del velivolo sia esploso proprio nel momento in cui la rotta dell'aereo era seguita in parallelo e con rotte intersecanti da altri aerei non identificati...

Aerei militari.

Sicuramente militari. Un aereo civile non può fare improvvisamente virate a novanta gradi.

Nessuno dei tre gradi di giudizio ha messo in discussione lo scenario di guerra.

Sarebbe difficile, se non impossibile. Si negherebbe appunto la realtà dei fatti. Ma credo che nessuno abbia tentato una ricostruzione diversa. Nel processo di primo grado è stata compiuta un'istruttoria di altissimo livello, durata tre anni, con la presenza di avvocati e consulenti ferratissimi. Mentre in secondo grado il vaglio è stato sicuramente molto più limitato, quanto meno nel tempo. In molti hanno ritenuto insufficiente il tempo impiegato. Si è anche affermato che non bastasse a leggere le 5.400 pagine dell'ordinanza di rinvio a giudizio. Quanto a sviscerarle poi...

Torniamo alla sua ordinanza. Lì si ricostruisce con precisione quel volo e la sua fine. Lo scenario che la gente ha compreso solo a pezzi. Riproviamoci insieme. La sera del 27 giugno 1980, il DC9 Itavia con 81 persone a bordo decolla da Bologna per Palermo in condizioni strutturali perfette...

Era stato revisionato da poco, aveva tutte le licenze per volare senza alcuna preoccupazione.

Dunque, il DC9 decolla...

E viene preso subito in consegna dal radar di Poggio Renatico. Il volo viene seguito dall'immediatezza, non ci sono stati spazi vuoti... quelli li abbiamo trovati dopo perché sono scomparse le registrazioni.

All'epoca controllo aereo civile e militare erano sottoposti alla giurisdizione dell'Aeronautica, e i controllori erano tutti militari.

Divisi per competenze, ma spesso nella stessa sala.

Il radar di Poggio Renatico accompagna il volo fino all'Appennino tosco-emiliano.

E lì ci sono già delle presenze che non sono state sufficientemente spiegate.

Che tipo di presenze?

La convergenza di due aerei, provenienti uno da est e uno da ovest. E uno sembra nascondersi, diciamo così, nel cono d'ombra radar del DC9...



C'è anche un Awacs, un aereo radar della Nato, che in quel momento controlla quella parte di cielo. E vede tutto.

Sicuramente. All'epoca gli Awacs di stanza in una base Nato in Germania si attestavano in volo stazionario tra Piemonte e Liguria per addestrare i nostri caccia delle basi settentrionali. Poi scendevano sul Tirreno per addestrare le squadriglie di base a Grosseto.

Infatti risulta che ci fossero due caccia di Grosseto in volo. Un F104 monoposto e un intercettore biposto TF104 con i capitani istruttori Nutarelli e Naldini, che poi sono quelli che muoiono nell'incidente delle Frece Tricolori a Ramstein nell'agosto 1988.

Questi due aerei italiani seguono quasi a vista il DC9 quando c'è già la presenza del terzo aereo. Poi c'è una decisione di rientro alla base, non si sa presa da chi.

Rientrando lanciano il segnale di pericolo.

Premendo tre volte il pulsante del microfono. A conferma di questo c'è pure un tracciato di volo a triangolo, che significa situazione di massima emergenza. Questo è confermato dagli specialisti della Nato che ci hanno ausiliato nella perizia, manuali della Difesa aerea alla mano.

I caccia italiani atterrano una ventina di minuti prima che l'aereo precipiti.

Quasi in coincidenza. È stata una manciata di minuti. Lo dicono i registri della base.

Intanto il DC9 prosegue sul Tirreno e punta verso Palermo sull'aerovia Ambra 13. A questo punto i radar vedono altri aerei non identificati in decollo e atterraggio sulla base francese di Solenzara in Corsica.

Su questo abbiamo anche le testimonianze del generale dei carabinieri Bozzo, braccio destro di Dalla Chiesa, e di suo fratello. Quella sera erano casualmente in vacanza in un albergo a ridosso della pista. Per colpa del traffico militare non chiusero occhio.

I francesi sostengono che la base chiuse alle cinque del pomeriggio. Un po' come se avessimo spento il radar di Ciampino. Non ci crede nessuno.

Quello è il radar di punta della difesa aerea francese verso il nord Africa. Se si chiude Solenzara è come chiudere gli occhi verso il pericolo.

Il DC9 intanto viene preso in consegna dal radar di Pog-

«Due F104 italiani seguono quasi a vista il DC9 quando c'è già la presenza del terzo aereo»

gio Ballone.

E lì è successo quel che è successo... una serie di eventi strani. Tra gli altri il fatto del maresciallo Dettori che si impicca. Ai parenti più stretti, Dettori disse che quella notte era successo l'inferno. Che si era stati a un passo da uno scontro...

A un passo dalla guerra.

Ed era molto turbato per questo. Ma anche a Poggio Ballone non si è mai riusciti ad appurare chi fosse di turno quella notte. Anche in quelle carte c'era confusione...

A Ciampino avete impiegato anni per ricostruire i turni.

Facendo istruttorie pesantissime. Riportando lì tutti quelli che c'erano, mettendoli ai loro posti, vedendo chi avevano a fianco. Ma un lavoro che ha dato i suoi frutti.

Poi è Ciampino a seguire il DC9.

E il radar di Licola, in Campania...

Al largo di Anzio i controllori vedono tracce di aerei che ritengono americani, senza transponder acceso. Cioè, senza segnale di identificazione radar.

Che apparivano dove non c'erano aeroporti.

In gergo si dice che le tracce originavano dal mare, e facevano presupporre che ci fosse una portaerei. Videro addirittura un elicottero.

Chiarissimamente. Ma Licola ha delle documentazioni di quei momenti a dir poco alterate. Con sigle di aerei che si confondono in modo veramente preoccupante.

I controllori avevano notizia di un'esercitazione americana in corso?

Qualcuno disse che c'era, altri che non si sapeva nulla. Però quelli che dovevano vedere li hanno visti tutti perché l'hanno detto in aula. Non è provata l'esercitazione. Ma a quel tempo gli Stati Uniti erano in grado di compiere grosse manovre in



mare prescindendo dal nostro controllo radar. Bisogna dirlo. E ricordare quell'episodio del dicembre precedente, in cui cadde un caccia alla periferia di Palermo.

Quando il relitto venne circondato.

Dai carabinieri e dai marine. I soliti cerchi paralleli, come a Sigonella...

**Questo lo racconta l'allora giovane sostituto procuratore Lo Forte, che era di turno. Quando chiese di esaminare i resti se li erano già portati via i marine. Era un Prowler identico a quello che tranciò il cavo della fumi-
via del Cermis.**

Un gioiello di caccia, all'epoca.

Costretto a un atterraggio d'emergenza finito malissimo durante una esercitazione segreta al largo di Palermo, in prepara-

zione di un attacco in Iran per liberare gli ostaggi rinchiusi nell'ambasciata Usa.

Infatti c'era la portaerei Nimitz, che in genere era dislocata nel Golfo Persico.

Siamo al momento cruciale. Il DC9 è in volo tra Ponza e Ustica e si vedono delle tracce radar che gli esperti americani contattati dall'allora sostituto procuratore Giorgio Santacroce attribuirono subito ad aerei militari.

Non ebbero mai nessun dubbio. Sia l'inglese John Transue, consulente di guerra aerea del Pentagono, che John Macidull della Federal Aviation Administration. Lui tra l'altro fece parte della commissione d'inchiesta per l'esplosione del Challenger, ed era un ex pilota militare della marina. Sapeva di cosa stava parlando.

Dissero che era una tipica manovra d'attacco aereo. Sole alle spalle, obiettivo di fronte...

Quello è il punto in cui il DC9 sparisce dai radar, ma poi si continuano a vedere altre tracce di aerei militari. Dopo l'incidente, ce ne è almeno uno che continua a volare per un certo numero di minuti. Quindi gli aerei erano sicuramente due. Non credo che nessuna delle istruttorie dibattimentali abbia mai sovvertito questa ricostruzione.

Qualche istante prima, una doppia traccia la vide benissimo un controllore di Marsala, Luciano Carico.

Disse che l'aereo in coda sembrava avesse "messo la freccia per superare" il DC9.

Prima che i mezzi di soccorso italiani raggiungano la zona del disastro, si vede la traccia di un elicottero che va lì a vedere che cosa è successo.

Si vedono parecchie tracce di presenze aeree, che emergono grazie all'esame dei nastri fatto presso la Nato in Belgio. E si vedono le manovre compiute dai nostri controllori a Marsala, tipiche di chi guida un aereo. Azioni alla consolle del radar che sono state sempre negate, e quando poi sono state conte-

state in modo formale sono state derise con frasi tipo: macché, quelli erano scherzi tra noi.

Anche qua, coincidenze straordinarie.

A pochi minuti dalla caduta di un aereo, non credo che in sala radar ci potesse essere un'atmosfera di gioco.

Il professor Aldo Casarosa, un docente di ingegneria all'università di Pisa che è stato suo perito, e il professor Manfred Helde, un perito tedesco che ha lavorato per lei insieme al professor Emilio Dalle Mese, esperto radarista, hanno fatto una ricostruzione dell'evento come di una "quasi collisione". Secondo loro cosa è accaduto nel momento in cui il DC9 si è venuto a trovare vicino a questo aereo militare, o a questi aerei militari?

Essi danno per scontata come minimo la presenza di un altro aereo che vola nella stessa direzione del DC9 e a un certo punto, sovrapponendosi o sottoponendosi al velivolo civile, determina dei fenomeni tali, dei turbini che fanno venire meno l'assetto di questo aeromobile con conseguente collasso della struttura.

Per capirci meglio, il caccia non identificato che si nasconde viene intercettato e cercando di fuggire provoca un turbine che investe il DC9 spezzandolo.

Il DC9 ha l'ala di sinistra tranciata di netto.

E sicuramente nell'ala non c'era una bomba.

No, lì nessuna bomba. Questa seconda ipotesi parla di un effetto esplosivo che incide sulla congiunzione tra carlinga e motore di destra, che si stacca e determina la frattura dell'ala sinistra.

Ci sono tre punti radar che si vedono nettamente a destra del DC9.

Compongono una traiettoria radar registrata a Ciampino. Due si vedono prima alla destra del velivolo e uno appare dopo, mentre attraversa il nugolo di frammenti del DC9 che sta precipitando. Sono le tracce che inducono gli esperti americano e inglese a ritenere che ci sia stato un velivolo su una rotta parallela al DC9 con una velocità superiore, che ne attraversa la traiettoria, ovvero compie la manovra d'attacco. Ma le risposte radar che fanno presumere la presenza di questo secondo velivolo sono venute fuori dopo qualche tempo perché nel primo sviluppo dei dati di Ciampino

era stato dato un tracciato pulito, dove appariva solo la traccia del DC9.

Senza nulla a destra né a sinistra.

C'è stato detto che non era necessario, perché all'Aeronautica interessava soltanto vedere dove fosse finito il DC9.

Invece, guarda un po', con quelle tracce la ricostruzione cambia completamente.

In effetti se ne erano accorti fin dal primo momento, ma poi avevano

L'ex Capo di Stato Maggiore Lamberto Bartolucci. In alto, il tragico incidente del 1988 durante l'esibizione delle Freccie Tricolori a Ramstein e le foto dei tre ufficiali piloti rimasti uccisi: Giorgio Alessio, Ivo Nutarelli, Mario Naldini



fatto questa scelta di offrirci solo il tracciato del DC9, senza i segnali ai lati.

Singolare. Finché è solo il tracciato del DC9 tutto è congruo e affidabile, quando invece spuntano le altre tracce si comincia a dire che il radar non funziona bene.

Tutti coloro che hanno visto e non facevano parte del mondo, diciamo così, degli esperti italiani che contestano queste evidenze, non hanno mai avuto alcun dubbio.

Parliamo della teoria della bomba. Secondo la ricostruzione fatta dal gruppo di periti guidati dall'inglese Frank Taylor, sarebbe esplosa nella toilette. Ma i pezzi recuperati non portano alcun segno.

Nessun pezzo dell'aereo reca tracce di esplosione. Nessun pezzo si è frantumato o fratturato per effetto di esplosione.

Strana quella bomba capace di far collassare un aereo ma che non lascia segni. Una bomba perfetta. Infatti la tavoletta del water è stata ripescata intatta.

Se è per questo, ci sono curvature nei pezzi del vano toilette che avrebbero dovuto confermare la presenza della bomba e invece dicono tutto e il contrario di tutto. Perché lì dove dovevano essere concave sono convesse, e dove dovevano essere convesse sono concave. Abbiamo lavorato mesi e mesi per cercare di capire quale potesse essere la posizione dell'eventuale ordigno. Abbiamo ipotizzato la bomba posta nel vano dei tovagliolini di carta, la bomba dietro al water, la bomba nella cappelliera, la bomba sotto il lavabo... nessuna posizione corrispondeva agli effetti rilevati. Senza tener conto della perizia frattografica affidata a esperti di grandissimo livello. Lo ripeto, questi periti non hanno trovato un solo frammento che fosse stato esposto ad un'azione esplosiva.

Poi ci sono i corpi delle vittime.

Anche in questo caso, nessuna traccia di esplosione interna. Basta ricordare l'estroffessione dei timpani che è stata ovviamente attribuita a una depressurizzazione improvvisa dell'aereo e non a un'esplosione.

Nella base del Sismi di Verona lei trovò delle carte sopravvissute a uno dei tanti strani roghi che hanno segnato questa storia, che davano per certo che la strage di Ustica fosse conseguenza dell'intercettazione di un Mig di Gheddafi da parte dei nostri alleati francesi e americani, come risposta a una serie di "licenze" che noi consentivamo ai libici i quali mandavano i loro aerei a fare manutenzione a Banja Luka nella ex Jugoslavia e a cui poi noi permettevamo di tornare indietro attraversando l'Appennino e il corridoio tirrenico passando davanti alla base di Solenzara, sulla verticale della Sesta flotta e sopra Sigonella.

È vero. In quelle carte si supponeva anche che ci fosse stato una specie di tradimento da parte dei nostri che avevano rivelato ai libici una aerovia non coperta dai radar per cui era possibile attraversare il nostro territorio senza essere intercettati. Per intenderci, i "buchì" della rete radar.

Sta di fatto che c'è un Mig 23 libico che cade sulla Sila, ufficialmente il 18 luglio.

Tre settimane dopo Ustica.

Ma i due medici che effettuano l'autopsia sul corpo del pilota lo trovano come se fosse stato conservato in un congelatore.

Sì, odore e tracce di putrefazione che non potevano essere quelle di chi è morto quarantotto ore prima, perché la prima perizia avviene quasi nell'immediatezza.

Infatti, scrivono un supplemento di perizia che sparisce, e di cui viene negata l'esistenza finché invece poi viene ritrovato.

Lì si dice che la pelle delle mani si sfilava come un guanto, che c'erano vermi grossi come fiammiferi, che gli organi interni erano colliquati... e retrodatano la morte a tre settimane prima. Ovvero, in coincidenza con la notte della strage di Ustica.

Della nazionalità del pilota non s'è mai saputo niente, e i pezzi dell'aereo furono restituiti alla Libia. In realtà quelli più importanti stanno ancora qua.

In parte furono trovati in sopralluoghi fatti addirittura diversi anni dopo.

Alcune parti del Mig 23 presentavano fori di colpi di cannone aereo.

Helde, che è il massimo esperto di questa materia, ci disse che avevano danni e traiettorie tipiche di colpi di mitraglia.

Quando la cosa fu contestata, cosa rispose l'Aeronautica?

Che sì, era vero perché avevano portato i pezzi alla Snia e avevano provato a sparare sulle lamiere del Mig per vedere qual

«Il Sismi ipotizzava un tradimento da parte dei nostri che avevano rivelato ai libici un'aerovia non coperta dai radar»



era la capacità di penetrazione. Poi ci fu un progetto per inabissare quei resti nel Tirreno.

Adesso ci arriviamo. Lei ha trovato una serie di testimonianze della notte del 27 giugno, e non del 18 luglio, di persone che nel cielo della Calabria vedono un caccia inseguito da altri due caccia che gli sparano appunto col cannoncino.

È vero. In punti diversi di quella regione.

Lungo la traiettoria che va a finire sulla Sila dove poi verrà ritrovato il Mig.

La traiettoria coincide perfettamente. Dal mare fino alla Sila. **E invece la storia dell'affondamento dei pezzi?**

C'è un documento in cui l'Aeronautica militare chiede al Sismi se può mettere in due casse i pezzi restanti del Mig usati alla Snia per buttarli in mare da un elicottero a 12 chilometri dalla costa laziale. Ma il Sismi, all'epoca il direttore era l'ammiraglio Martini, si oppose fermamente. E per fortuna.

Non li avremmo trovati più.

Procedura un po' strana francamente, quella di andare a buttare a mare questi pezzi.

Parliamo delle posizioni degli attori potenziali di questa vicenda che, oltre all'Italia, sono Francia, Stati Uniti e Libia. Con una premessa. In quel momento Gheddafi era il nemico numero uno sia degli Stati Uniti che della Francia. Gli americani andarono addirittura a bombardare Tripoli e Bengasi nell'86. Reagan impegnò squadriglie in duelli coi libici sul Golfo della Sirte per anni.

Abbattendone anche alcuni.

Lei ha fatto decine di rogatorie interna-

zionali. Vediamo la qualità delle risposte. La Francia?

Formalmente ha accettato tutte le nostre rogatorie però fornendo risposte parziali.

Come la storia della base di Solenzara chiusa alle cinque del pomeriggio?

Un'affermazione smentita dai nastri radar, dalle testimonianze, da una serie di cose. Però ci hanno fornito anche elementi utili, per esempio le perizie sull'aereo della Uta caduto nel deserto del Tenerè. Lì anche un profano poteva vedere con chiarezza i segni provocati dall'esplosione della bomba all'interno. E Gheddafi se ne è assunto la responsabilità.

Di più. Dopo il pronunciamento dell'Alta Corte dell'Aja, Gheddafi fa un discorso televisivo alla nazione in cui dice: ammettiamo la nostra responsabilità per l'attentato di Lockerbie e per l'esplosione dell'aereo della Uta ma poi, non richiesto, aggiunge che per Ustica la Libia è solo una vittima.

L'obiettivo più probabile erano dei velivoli libici...

Però la Libia non ha mai risposto a una sola rogatoria.

Purtroppo no. Chiesi anche di poter esaminare eventualmente i resti del pilota del Mig 23, così avremmo capito molto di più.

Qualcuno sospetta che il pilota di quel Mig fosse italiano e che in realtà stesse cercando di arrivare sull'aeroporto di Crotona per fare rifornimento.

Molti indizi lo dicono. E non solo perché indossava tuta e stivaletti dell'Aeronautica militare italiana.

È sparita parecchia roba di quello che aveva addosso?

Io so che avevamo una gran fretta di restituirlo alla Libia, ricordo che furono mobilitati anche dei grandi industriali italiani. L'allora direttore del Sismi, generale Santovito, chiese l'intervento dell'Impregilo (gruppo Fiat) telefonando a Romiti.

Gli americani come si sono comportati?

Il giudizio complessivo è positivo perché hanno eseguito quasi 90 rogatorie.

Ma poi alcuni testimoni hanno fatto marcia indietro.

Beh, c'è l'episodio di Coe, uno degli addetti militari. Fu lui a dirci che presso l'ambasciata americana era stato costituito un team apposito sulla strage di Ustica.

Singolare che l'ambasciata americana costituisca un team per occuparsi di un incidente civile che apparentemente non la riguarda.

Che è un non evento, appunto.

Hanno consegnato migliaia di pagine in parte censurate che indicano che l'ambasciata di Roma e il Dipartimento di Stato hanno seguito questa vicenda giorno dopo giorno, fin dalla prima notte. Ma sulla richiesta di consegna dei documenti della Cia la risposta data anche al presidente della Corte d'Assise è stata un secco "no". Strano anche questo per un non evento.

In effetti gli americani si sono chiusi su alcuni passaggi forti



Il ponte della USS Nimitz e la rarissima foto di un Mig23MS libico (identico a quello caduto sulla Sila) scattata nel 1981 dai piloti di un F-14 Tomcat della stessa unità, durante un'intercettazione nel Golfo della Sirte a cui fece seguito un duello aereo



della vicenda, dicendo che c'era una sorta di segreto militare. Strano, perché poi ci hanno dato i registri della Saratoga, e notizie anche sul Mig. Per noi sarebbe stato essenziale capire a chi apparteneva, cioè se fosse davvero libico o di un altro Paese.

Magari utilizzato per compiere un'azione contro la Libia.

Possiamo ipotizzare ogni cosa, perché gli americani avevano avuto una serie di Mig da Israele che li aveva presi alla Siria. Bottino di guerra. O dal Giappone, perché ogni tanto c'erano piloti nord coreani, cinesi o vietnamiti che prendevano il volo verso il Giappone. E uno molto bello che si era piuttosto danneggiato atterrando dalla Libia su Creta. Ma il numero maggiore venne a loro dall'Egitto, col quale si dice che avessero costituito un vero e proprio squadrone.

Per operazioni sporche?

Non si può dire con certezza... sta di fatto che i piloti avrebbero conosciuto il russo.

La Nato ha collaborato fino in fondo?

Ha avuto un atteggiamento di rilevante collaborazione, e voglio ricordarlo perché si perdono troppe cose nella memoria di un Paese. Questo atteggiamento fu determinato da una mia introduzione all'allora segretario generale Javier Solana da parte dell'attuale nostro presidente Napolitano. Fu così che io ebbi un accesso molto più facile alla Nato. Così abbiamo avuto la possibilità di utilizzare il materiale di alcuni registri e documentazioni coperte dal segreto.

La perizia fatta dalla Nato viene autorizzata dai 17 membri dell'Alleanza ma poi è contestata dalla nostra Aeronautica militare.

È questa perizia che ci dice della presenza probabile di una portaerei.

E anche della presenza prima, durante e dopo l'incidente di aerei militari non identificati col transponder spento.

Questo lo disse nell'immediatezza lo stesso ammiraglio Flatley, che comandava la portaerei Saratoga. Parlò di intenso traffico a sud di Napoli visto dai radar americani e quindi non da quelli italiani. E quando dico radar americani dico radar imbarcati, i cui nastri furono portati immediatamente al comando a terra.

Però sia lui che l'allora capostazione della Cia Duane Clarridge, un signore che è riuscito a svicolare il processo per lo scandalo Iran-Contras, autore di operazioni sporche in mezzo mondo e per sua stessa ammissione, a lei hanno detto una cosa e in aula hanno detto il contrario.

Sì. Clarridge dichiarò davanti a me e a un magistrato del Dipartimento di Giustizia americano che aveva visto il Mig 23



«Il capo dei servizi francesi mi disse: “Se io avessi organizzato un attentato a Gheddafi, le garantisco che non avrei lasciato tracce”»



L'ex capostazione Cia in Italia Duane Clarridge. In alto, i resti del Mig precipitato sulla Sila

sulla Sila il 14 luglio e non il 18, salvo poi dire che forse s'era sbagliato. E la sua affermazione corrisponde con lo scritto su un diario di uno degli imputati assolti.

In Italia le resistenze nella struttura militare sono state moltissime. Un esempio: l'identificazione di tre controllori di Grosseto che quella sera in torre parlano di qualcosa che somiglia esattamente all'incidente appena avvenuto e che lei ha individuato tra i 700 militari della base soltanto grazie all'indennità mensa e non perché l'Aeronautica le ha dato i nomi. Tra l'altro all'inizio sostenevano di non riconoscere la loro voce registrata su nastro...

Istruttorie pesantissime. L'ostacolo più grande non so se in malafede o in buona fede, ma che è costato un impegno molto forte nella ricostruzione dell'evento, è stata l'assenza presso di noi di ogni sapere tecnico.

Ci sono state diverse morti sospette.

Suicidi in ginocchio, incidenti stradali, aerei, infarti, depressioni fulminanti. Ogni tanto mi chiedo: ma ogni volta che c'è un incidente aereo, succede tutto questo? Che ci siano tante distruzioni di prove, tante stranezze, tante morti...

Alla fine della partita, lei che idea s'è fatto? Quella di un intrigo internazionale?

Qualcosa di internazionale c'è, ci mancherebbe. Fosse stato un fatto solo nazionale non avremmo avuto i mezzi per una operazione di copertura del genere. Ma la sintesi di questa storia credo si possa trovare nelle parole di un grande capo dei servizi di un Paese straniero che ero andato a interrogare per l'attentato al papa. Il francese Alexandre de Marenches.

Cosa le disse de Marenches?

Lei immagina mai di trovare delle prove di quello che è successo a Ustica? Guardi che se io avessi voluto o dovuto organizzare un attentato a Gheddafi, le garantisco che non avrei lasciato tracce. Questo mi disse... ■

© ANSA/L'ESPRESSO. ARTE-REPRODUCTION ARBETH/POTOGRAFIE.COM

La partita non è chiusa



I magistrati sulle tracce dei colpevoli. Da un anno la Procura di Roma ha aperto una nuova inchiesta per il reato di "strage"

«**L**a verità sulla strage di Ustica può essere ancora trovata». E non è affatto vero che la sen-

tenza di assoluzione dei generali dell'Aeronautica Lamberto Bartolucci e Franco Ferri - definitiva e con formula piena - ha stabilito «l'assenza di colpevoli» per quel che accadde la sera del 27 giugno 1980 agli 81 passeggeri del DC9 dell'Itavia.

A spiegarlo a *Left* è il magistrato Erminio Amelio, un passato alla Direzione distrettuale antimafia di Palermo, oggi nel pool anticrimine della Procura di Roma, che per tre anni e mezzo ha sostenuto la pubblica accusa nell'unico processo intentato per questa tragica vicenda. «Il processo che si è concluso la settimana scorsa non aveva come oggetto il reato di strage», spiega Amelio. Crimine, dunque, che non cade in prescrizione. Ma «era un troncone dell'inchiesta, più grossa, fatta dal giudice istruttore Rosario Priore», conclusasi nell'agosto del 1999.

Sulle responsabilità dei generali dell'Aeronautica non si può far più nulla, ma sui colpevoli della strage di Ustica da un anno la Procura di Roma ha aperto una nuova inchiesta. La senatrice Daria Bonfietti ha ottenuto dei documenti dagli Stati Uniti, racconta il magistrato, grazie al *Freedom Information Act*, la legge che dopo 25 anni rende pubblici gli atti declassificati, vale a dire sottratti al segreto di Stato. Si tratta di 1.548 pagine di telex *top secret*, molti dei quali contenenti ancora *omissis*. Sono documenti spediti dall'ambasciata statunitense di Roma verso il Dipartimento di Stato a Washington, e viceversa, con date che vanno dal 1980, già nell'immediatezza della strage, al 2000. "Rapportini" ri-



Il sostituto procuratore Erminio Amelio. A sinistra, il recupero dei corpi delle vittime, il giorno dopo la strage

puliti delle parti compromettenti, per la sicurezza nazionale, ma anche per proteggere le fonti e i metodi dell'*intelligence*. Telex che dimostrano l'interesse spasmodico degli americani per quell'aereo sparito dai radar alle nove di sera. Un fermento ingiustificato (o forse no), dal momento che gli Stati Uniti si sono sempre dichiarati estranei alla vicenda. Anche quando sono stati chiamati in causa dal colonnello Gheddafi nell'estate del 2003, che li ha accusati di aver provocato la strage. Addebito respinto da Washington, che però ha continuato a mantenere il silenzio. Per motivi di "ordine internazionale" - hanno fatto poi sapere - visto il coinvolgimento di altri Paesi.

Un comportamento che si è ripetuto davanti alla Corte d'Assise di Roma, come spiega Amelio: «Alla richiesta di rogatoria fatta dai giudici, sa cosa hanno risposto? "Se volete vi mandiamo la rassegna stampa"».

Quelli americani non sono gli unici documenti pervenuti in Procura: «Dopo aver ricevuto le carte dalla Bonfietti, il nostro ufficio ha ritenuto di doverne acquisire delle altre», spiega il pm. Sulle quali però non si sbilancia. E avverte: «Quella che stiamo percorrendo è una strada piccola e polverosa. Stiamo camminando a fatica». Ma è una strada che va percorsa, «anche per vedere se ce n'è una più grande e più comoda», insiste Amelio. Che porti dritto alla verità su Ustica. ■

Una delle ipotesi che potrebbe spiegare la destrutturazione del DC9 è la *near collision*: l'ala dell'aereo potrebbe essere finita in un vortice d'aria generato dal passaggio veloce di un velivolo militare





I pasticci e la carriera

Lettera aperta al Capo di Stato Maggiore della Difesa: non sarà proprio chi disubbidisce ai suoi superiori a gettare ombre sull'Aeronautica?

di **Daria Bonfietti***

Gentile ammiraglio Giampaolo di Paola, ho letto le sue dichiarazioni relative alla sentenza di assoluzione della Corte di Cassazione nei confronti dei due generali al vertice dell'Aeronautica militare all'epoca della strage di Ustica e le voglio segnalare che, dal suo ragionamento, si ha l'impressione che manchi un dato di fondo. Cioè, che non si trattava di un processo all'Arma Aeronautica. Si trattava del processo a due militari che, con i loro comportamenti, avevano creato una situazione per cui l'indagine sulla caduta di un aereo civile nello spazio aereo del nostro Paese aveva fatto diventare l'Aeronautica militare l'ottantaduesima vittima di Ustica.

Lei certo avrà capito che mi sto rifacendo alle conclusioni della Commissione Stragi presieduta dal compianto senatore Gualtieri. Ma ancora di più penso che vorrà tenere presente che è proprio in virtù di questa impostazione che, nella fase processuale e su indicazione di governo e ministero della Difesa, si è sempre schierata l'Avvocatura dello Stato.

Oggi, liberato il campo da comportamenti penalmente rilevanti, credo che però i problemi debbano restare e mi permetto di segnalarle alcuni fatti che mi hanno particolarmente colpita in questi anni, più come cittadina che come parente di una vittima. E glieli sottopongo scusandomi della sommarietà del mio dire, che comunque si rifà a una documentazione più completa contenuta in quella sentenza ordinanza del giudice istruttore Rosario Priore che certamente conoscerà.

Innanzitutto sono rimasta sconcertata dal fatto che non sia stato trovato un documento integro e completo di quella tragica notte in nessuno dei siti militari interessati alla tragedia.



L'ammiraglio Giampaolo di Paola, Capo di Stato Maggiore della Difesa. Nella pagina accanto, in alto, Daria Bonfietti; in basso, il generale Mario Arpino

Da Marsala a Ferrara, un disastro! Pagine stracciate, mancanti, tagliate, evidentemente riscritte. Una vera e propria catena di "mancanze" che non permettono di seguire, nella completezza del panorama, il volo del DC9. Per questo le chiedo di non esimersi dalla lettura del capitolo sulla distru-



Sono sconcertata dal fatto che non ci sia un documento integro e completo di quella tragica notte in nessuno dei siti militari che si occuparono della tragedia

zione delle prove.

Spero poi che anche lei ritenga inadeguata, se non offensiva, la spiegazione che è stata data più volte, sia a me privatamente che in pubblico: la totale negligenza dei militari, che «leggono perfino Topolino in servizio» piuttosto che qualche mara-

chella matrimoniale da coprire.

Per anni ho ritenuto inspiegabile il fatto che non si fosse in grado di fornire all'opinione pubblica l'elenco dettagliato degli uomini in servizio nei vari siti dell'Aeronautica durante quella notte. La situazione si è ripetuta con l'autorità giudiziaria, gli elenchi non sono stati messi a disposizione e in più si è aperta una serie di comportamenti personali incredibili e ridicoli, con affermazioni, smentite, certificati medici, amnesie, fino al mancato riconoscimento perfino della propria voce.

Lei sa che persino un attore di grande fama, Marco Paolini, che sa trovare il lato comico e grottesco anche nelle situazioni più terribili, ha raccontato questa vicenda aggiungendo - cosa vera - che un primo elenco è stato ricostruito dal giudice solo rinvenendo, dimenticato in un sottoscala, un elenco contabile riferito alle indennità extra, mensa e via dicendo, per il servizio svolto la notte. La verità del caffè notturno ha fatto ridere in tutti i teatri.

Ammiraglio, davvero lei non ha il dubbio che da questi comportamenti sia stata messa in discussione la reputazione stessa dell'Arma Aeronautica?

Ma c'è di più: gli elenchi non consegnati all'Autorità giudiziaria erano belli e conservati presso lo Stato Maggiore, che anzi se ne era servito per convocare riunioni interne sull'argomento. Il giudice ha dovuto prima cercarli e poi prenderli con un mandato di perquisizione. Ma eravamo già nel 1995. Quindici anni dopo la strage. Personalmente non ho mai capito perché nel tempo siano arrivati al vertice dell'Aeronautica quasi sempre ufficiali pesantemente coinvolti in questa vicenda. Può essere casuale, ma io continuo a chiedermi: è così ristretta la rosa delle buone professionalità? O, per assurdo, aver "pasticciato" su Ustica è diventato un titolo di merito?

E non sono cose da poco. Il generale

Arpino aveva ingannato il sottosegretario Amato, il generale Ferracuti aveva avuto comportamenti non sempre spiegati e seminato qualche bugia, per finire con il generale Tricarico che aveva disubbidito ai superiori. Tutti e tre si sono avvicinati al vertice dell'Aeronautica. E allora non so frenare una domanda: non sarà proprio chi disubbidisce ai suoi superiori a gettare ombre su quell'Arma?

Credo che lei lo comprenderà. Le segnalo questi episodi perché spie di un profondo "malessere" che non può essere circoscritto alla polemica su un fatto, anche se terribile, e che devono essere comunque considerati da chi vuole operare positivamente per dare efficienza, trasparenza e credibilità a una struttura militare.

Mi permetta ancora, con spirito costruttivo, un'ultima considerazione. Si è conclusa in Cassazione - e la invito a tener presente che il dispositivo della sentenza è per insufficienza di prove - una vicenda giudiziaria riguardante due episodi soltanto. E cioè che all'indomani della tragedia erano chiaramente individuabili nei tracciati radar a disposizione dei militari quei segnali (plot) che potevano rimandare alla presenza di aerei attorno al DC9, la cui esistenza non fu portata a conoscenza delle autorità di governo. Anche se alla fine del 1980 si scrive in una lettera ufficiale che la tragedia è forse da addebitare a un cedimento strutturale dell'aereo.

Allora, dato per scontato da tutti che quei segnali esistevano ed erano importanti (al punto che per anni le successive perizie si sono scontrate sulla loro interpretazione), perché la tesi sostenuta è stata che i responsabili di Ciampino, che li avevano fin da subito a disposizione, non li hanno né comunicati né attentamente valutati perché erano impegnati a determinare il punto di caduta dell'aereo, non a scrutare chi evidentemente era nei paraggi? Peccato che fossero impegnati in un lavoro inutile, perché il punto era già stato trovato da parecchie ore dai mezzi di soccorso che operavano.

Secondo episodio. Dato che è chiaro e riconosciuto da tutti che non c'è stato nessun cedimento strutturale a provocare la caduta dell'aereo, anche qui penso che si possa dire che il lavoro che ha portato a quella lettera, oltre ad essere sbagliato, era totalmente fuori dalla realtà. Ovvero, inutile.

Ecco perché penso che a questo punto sia ovvio e naturale - e, glielo assicuro, senza alcuna polemica - che io come cittadina le chieda di fare in modo che almeno le nostre Forze Armate non debbano mai più riconoscere di aver agito inutilmente e al di fuori di ogni realtà.

**presidente dell'Associazione dei familiari delle vittime della strage di Ustica*



Gli elenchi non consegnati ai giudici erano belli e conservati presso lo Stato Maggiore. Il magistrato li ha avuti solo con un mandato di perquisizione



di Paola Pentimella Testa

«**I**n quegli anni i servizi segreti italiani avevano la sposa americana e l'amante araba». Per cercare di spiegare ciò che avvenne la sera del 27 giugno 1980, l'ultimo presidente della Commissione stragi, Giovanni Pellegrino (ora presidente della Provincia di Lecce), usò questa espressione. Una frase che ebbe il pregio di fotografare la situazione che vedeva l'Italia crocevia di una doppia frontiera: Est-Ovest e Nord-Sud. Dopo sette anni di lavori, nella relazione finale del 2001, quando la commissione parlamentare chiuse i battenti, l'allora senatore Pellegrino parlò anche di «doppio piano di realtà», riferendosi «al contrasto tra una verità apparente, immediatamente ufficializzata, e una verità occulta, cui è possibile giungere solo se ha esito favorevole un complesso e tormentato itinerario di disvelamento». Percorso che non c'è ancora stato.

Presidente Pellegrino, che idea si è fatto di tutta questa vicenda?

La verità è che non abbiamo ancora capito cosa è successo. I vertici dell'Aeronautica hanno sicuramente sospettato che qualcuno avesse tirato giù l'aereo, magari gli americani. Il problema è che se si fosse fatto in tempo a formulare imputazioni minori, mi riferisco ai reati contestati agli altri 70 militari, andati prescritti prima della sentenza-ordinanza del giudice Priore, probabilmente si sarebbe potuti arrivare a qualcosa di più concreto. L'accusa massima di alto tradimento aveva basi fragili e non avrebbe portato a nulla. Come è stato. E come sostenni subito. E per averlo detto finii per litigare con la senatrice Bonfietti, presidente del comitato dei parenti delle vittime.

Lei però ha cercato più volte di collocare la vicenda in un contesto geopolitico ben preciso.

Che in realtà siamo riusciti a definire solo in parte. E che spiega alcuni comportamenti degli attori nazionali coinvolti in questa vicenda.

Cioè?

Spiega ad esempio perché l'Aeronautica non abbia parlato ai giudici di quell'iniziale sospetto che aveva sugli Stati Uniti.

Può essere più esplicito?

Quando chiedi delucidazioni su questa ipotesi al generale Mario Arpino, che stava per essere nominato

Parla Giovanni Pellegrino, l'ultimo presidente della Commissione stragi: se fosse stato uno duello aereo, possibile che non se ne sia trovata alcuna traccia nei documenti dei servizi segreti orientali?

«Non fu guerra»



Capo di Stato Maggiore delle Forze Armate, lui rispose: «Che cosa vuole che le dica? Per noi nel 1980 un terzo del Parlamento italiano era il nemico».

Il Patto Atlantico prima di tutto. E la Libia?

Sono convinto che con Ustica il Mig 23 caduto sulla Sila non c'entri nulla. Non è verosimile che abbiano potuto nascondere per 20 giorni il relitto. Anche l'ipotesi del cadavere del pilota conservato in frigorifero a Martina Franca (Taranto) è abbastanza fantasiosa. Quello che posso dire con certezza è che l'incidente del Mig libico non si è svolto come accertato

Poker a quattro



una partita a poker tra quattro nazioni: Italia, Francia, Stati Uniti e Libia. I leader che allora guidavano questi Paesi

sono ancora oggi protagonisti della scena politica mondiale.

In Italia era primo ministro Francesco Cossiga, poi eletto presidente della Repubblica. In Francia era al tramonto Giscard d'Estaing, travolto dallo scandalo dei diamanti regalatigli dal dittatore africano Bokassa. Negli Stati Uniti vol-



L'ex presidente della Commissione stragi e presidente della Provincia di Lecce, Giovanni Pellegrino

dalla commissione italo-libica. L'immagine del pilota che si sente male durante il volo, mette il pilota automatico e poi finisce sfracellato in Calabria non regge. È stato sicuramente un *agreement* diplomatico per non far risultare che era un disertore.

Spiegherebbe anche il rapporto ambivalente con la Libia?

Sulla frontiera Nord-Sud avevamo relazioni sotterranee. Fu il generale dell'Aeronautica Fulvio Martini a pormi l'accento su questa singolarità del nostro rapporto con la Libia. Un rapporto di tensione, che però aveva continui aggiustamenti sotterranei di carattere diplomatico. Mi raccontò anche che gli era capitato di accompagnare il numero due del servizio libico a casa di Giulio Andreotti. Questo spiega perché anche Cossiga va a trovare Gheddafi sotto una tenda, e alla vigilia della guerra in Kosovo riesce

a far consegnare al leader libico i resti di un aereo abbattuto dalla difesa occidentale mentre attraversava il corridoio nel basso Adriatico. Avevamo bisogno di essere rassicurati sulla neutralità di Gheddafi nell'operazione Kosovo. E Cossiga fu incaricato di risolvere la vicenda. C'è un richiamo a Lockerbie (la cittadina scozzese sopra la quale nel 1988 esplose un Boeing 747 della Pan Am, provocando la morte di 270 persone, ndr), che fa pensare che la tragedia di Ustica si inneschi in quello scenario. Se fosse stato così, il Dc9 sarebbe caduto per un esplosivo a bordo più che per un duello aereo.

Ma non sono state trovate tracce di esplosivo a bordo.

Né il Kgb né la Stasi hanno fascicoli sulla tragedia. Almeno così pare



geva al termine la presidenza di Jimmy Carter, attaccato da media e Congresso per la vendita di aerei militari alla Libia sotto embargo (in cui era coinvolto suo fratello Billy) e la presa degli ostaggi nell'ambasciata a Teheran. In Libia, il colonnello Muammar Gheddafi veniva identificato come il grande protettore del terrorismo

mediorientale. Il suo rapporto con l'Italia era già ambiguo. Possedeva il 13 per cento delle azioni Fiat, faceva affari con l'Eni ma contemporaneamente inviava a Roma e Milano i suoi killer a uccidere gli oppositori in esilio. Si sospetta, con la complicità dei nostri servizi.



Non ho competenze scientifiche. Ma già il problema dell'inesco smonta l'ipotesi bomba. Anche se devo dire che l'ipotesi della *near collision* non regge perché è un'ipotesi affidata soprattutto ai tracciati radar.

La "rottura" dell'aereo dice molto di più...

Sì, che si stacca il motore di destra e si spezza l'ala sinistra. Ma in che successione?

Alcuni periti dicono che è proprio la dinamica della rottura dell'ala a far pensare alla fuga di un aereo militare.

Si può anche supporre che se si stacca per primo il motore, l'aereo è sottoposto a un tale trauma che l'ala fa quella fine. Non regge.

Spadolini disse: «Scoprite la verità su quel Mig libico e avrete la chiave per risolvere il mistero di Ustica».

Questo vorrebbe dire che Ustica e Bologna sono collegate. Che tutto si annida intorno a questo rapporto con la Libia, dove fa da padrone il continuo *agreement* diplomatico, che accennavo prima.

E gli Usa?

Secondo me c'è un contatto immediato tra i vertici dell'Aeronautica e l'ambasciata statunitense, perché i nostri militari sospettano che gli aerei coinvolti fossero americani. All'epoca razzolavano in esercitazioni nel basso Tirreno. Quindi la preoccupazione degli Stati Uniti per questa vicenda era più che giustificata. Se fosse stato uno scenario bellico, possibile che non se ne sia trovata traccia nei documenti dei servizi segreti orientali? Il Kgb, ma soprattutto la Stasi, pare non abbiano nulla in proposito.

Che noi sappiamo.

Qualcosa sarebbe uscito in 27 anni.

E la Francia?

Sono passati alcuni anni da quando ero presidente della Commissione stragi.

Quindi, che idea si è fatto?

Non c'è stato duello aereo.

Come è allora caduto il DC9?

Non lo so. Trovo inspiegabile che si sia svolto un duello aereo che potevano vedere almeno 500 persone davanti ai radar. E che tutti in questi anni abbiano mantenuto il segreto. Ripeto, il vero errore è stato ritenere che la sentenza ordinanza di

Priore avesse raggiunto una verità. Soprattutto perché si fonda sulla "singolarità" del cielo italiano di quel giorno. Qualcuno si è interessato alla situazione dei cieli dieci giorni prima e dieci giorni dopo la tragedia? Se non lo sappiamo, come si fa a dire che c'era uno scenario di guerra?

Le sembra normale che nei cieli italiani ci fossero così tanti aerei militari?

Su una frontiera così difficile come la nostra, l'affollamento di aerei nel cielo era tutto sommato normale. Le ricordo che dopo più di un anno e mezzo che ero presidente della commissione coniai un'espresione: «In quegli anni l'Italia è stata una tragica frontiera». Per questo dico che quell'anno ce la siamo cavata alla grande.

Con "soli" 166 morti tra Ustica e Bologna?

Sarebbe potuto succedere anche di peggio. ■

rei militari alla Libia sotto embargo (in cui era coinvolto suo fratello Billy) e la presa degli ostaggi nell'ambasciata a Teheran. In Libia, il colonnello Muammar Gheddafi veniva identificato come il grande protettore del terrorismo



Quelli che seguono sono stralci esclusivi del discorso televisivo pronunciato dal leader libico il 31 agosto 2003, in occasione del 34esimo anniversario della Rivoluzione. Contengono i passaggi cruciali che riguardano la posizione di Tripoli in merito agli attentati contro l'aereo PanAm esploso nel cielo di Lockerbie il 21 dicembre 1988 e contro il DC10 francese della Uta esploso in volo nel cielo del Niger il 19 settembre 1989. Ma soprattutto alcune frasi, non richieste, che si riferiscono esplicitamente alla strage di Ustica. Mentre per Lockerbie e il Niger il colonnello promette di risarcire i parenti delle vittime, per il disastro del DC9 ribadisce di essere stato l'obiettivo di un'operazione militare americana che puntava ad eliminarlo. Peccato che né lui né le autorità politiche italiane abbiano mai voluto andare al fondo di queste parole.



Muammar Gheddafi

La strage di Ustica

Noi non siamo andati in America e non abbiamo violato lo spazio aereo americano. Non abbiamo minacciato gli americani con la nostra flotta né con l'aeronautica. Sono loro ad essere venuti qui e ad aver violato il nostro spazio aereo minacciando la nostra sovranità nel '72, '73, '74, '75, '76, '77 fino al 1980. È una lista di provocazioni, questa. Volevano sapere dov'erano i radar libici, dove le rampe dei missili libici, dove le basi libiche, dove la base aerea. "Cosa hanno fatto i libici nella base in cui prima stavamo noi?" [...]. Hanno iniziato a spiare e ad osservare cosa facevamo e cosa producevamo: i nostri aerei nuovi, i nostri aeroporti nuovi, i porti nuovi, i missili, i radar. È stato un continuo dal '72 all'1980: cercavano informazioni con tutti i mezzi possibili, dal cielo e dal mare. E nel 1980 hanno costretto a terra gli aerei civili e hanno abbattuto l'aereo italiano sopra Ustica credendo che Gheddafi fosse a bordo [...]. Loro sono i primi ad aver abbattuto un aereo civile credendo che ci fosse Gheddafi.

L'attentato di Lockerbie

Quando è iniziata la questione di Lockerbie? Non di certo ora:

L'obiettivo

«Nel 1980 gli Usa hanno costretto a terra gli aerei civili e abbattuto quello italiano sopra Ustica. Credendo che fossi a bordo»

né con Bush *junior*, né con Bush *senior*, né con Clinton e neanche con Carter e Ford. Questa questione è cominciata con gli esordi della Rivoluzione [libica], quando ebbe inizio lo scontro con l'America. Da quando cioè abbiamo sgomberato le basi americane che erano in Libia e nazionalizzato le compagnie petrolifere americane [...]. Il senso dello scontro era: "la Libia non è amica dell'America". L'ostilità americana nei nostri confronti si è sedimentata. Questo è ciò che ha creato la questione di Lockerbie alla fine. [...]

Reagan disse che questo attentato [alla discoteca di Berlino, 1986] era contro le forze armate americane. Poi lui e la Thatcher, questi due pazzi finiti nel cestino della spazzatura della Storia, ci hanno attaccato nel 1986 e ucciso decine di bambini libici. Questo lo fanno tutti. Nel 1989 hanno abbattuto due aerei libici che compivano un perlustramento nel Mediterraneo. Mentirono al Consiglio di Sicurezza facendo vedere una foto che avrebbe mostrato aerei libici pronti ad attaccare una

A braccetto con il nemico

Nel 1980 Gheddafi è il nemico numero uno degli Stati Uniti. Dopo averli costretti ad abbandonare le basi aeree in Libia (1970), è più volte sospettato di finanziare il terrorismo internazionale. Il 2 luglio 1980 *L'Ora* di Palermo pubblica un necrologio dettato dal locale consolato libico di solidarietà ai familiari delle vittime della strage di Ustica, ai presidenti della Regione e dell'Assemblea «per questo grave lutto che ha colpito la Sicilia». Da allora le dichiarazioni di Gheddafi sulla strage si susseguono in modo disordinato. Dapprima dichiara che il suo aereo stava sorvolando i cieli di Ustica «diretto in Italia per riparazioni» e che i servizi segreti americani avevano cercato di abbatterlo, ma - mancato il bersaglio - avevano colpito «l'aereo italiano e un altro aereo libico». Il Mig caduto sulla Sila. Nel frattempo (2 agosto 1980) una bomba uccide 85 persone alla stazione di Bologna.

Con Reagan alla Casa Bianca (1981) i rapporti tra Washington e Tripoli si fanno più tesi, nonostante la Libia esporti oltre il 40 per cento del petrolio negli Usa. In seguito

alla decisione del governo Spadolini (1981) di approvare l'installazione di 112 missili Cruise nella base Nato di Comiso, in Sicilia, due aerei Usa abbattano due caccia libici a nord di Malta. *Newsweek* definisce Gheddafi «l'uomo più pericoloso al mondo».

Per 5 anni le acque si calmano. Poi in Scozia (21 dicembre 1988) un Boeing 747 della PanAm con 270 persone a bordo esplose sopra Lockerbie. L'anno dopo stessa sorte tocca a un DC10 diretto in Ciad. Le Nazioni Unite nel 1992 ingiungono al Colonnello di consegnare due concittadini sospettati delle stragi alle autorità britanniche o statunitensi. Gheddafi rifiuta e subisce il blocco delle comunicazioni aeree e l'embargo sulla fornitura di armi. Sette anni d'isolamento. Solo nel 1999 la Libia viene riammessa nella comunità internazionale, dopo aver consegnato alla Scozia i due indiziati della strage di Lockerbie. In un'intervista a *La Stampa*, Gheddafi parla di Ustica e af-

ferma: «Io sono testimone, perché in quelle ore andavo in aereo verso la Jugoslavia e ho visto in mare la Sesta Flotta americana che manovrava dalle parti di Ustica». «A differenza dei passeggeri del volo Itavia, siamo arrivati a destinazione sani e salvi. Quando abbiamo sentito dell'abbattimento dell'aereo civile abbiamo capito che probabilmente eravamo noi l'obiettivo».

Libia e Italia firmano (1988) un "Comunicato congiunto" che identifica i principi del superamento del periodo coloniale. Un anno dopo il ministro degli Esteri Dini è il primo esponente di governo occidentale a visitare Tripoli dopo la sospensione delle sanzioni. Quattro anni più tardi Gheddafi in un discorso in tv (che qui pubblichiamo) parla dei suoi rapporti con Washington, delle stragi di Lockerbie e Ustica.

Gli Usa (15 maggio 2006) rimuovono la Libia dalla lista dei Paesi che sostengono il terrorismo e annunciano la completa normalizzazione delle relazioni bilaterali.

Gheddafi ringrazia.

c. t.

ero io

portaerei americana in mezzo al mare. La portaerei abbatté i due aerei libici semplicemente per difendersi. Bugie. Gli aerei libici stavano compiendo un normale perlustramento nel Mediterraneo. In quel momento arrivò Lockerbie. Dopo il 1986 venne il 1989 ed esplose l'aereo americano PanAm su un villaggio chiamato Lockerbie in Gran Bretagna. Precipitò casualmente su una stazione di rifornimento così che l'esplosione fu ancora più potente. Morirono alcuni abitanti di Lockerbie, circa 14. Dopo poco dissero che era la Libia la responsabile. Era come un'ammissione da parte loro: "Ecco, vedete, noi abbiamo bombardato la Libia e non c'è che la Libia a poter rispondere, a volersi vendicare" [...]. Poi dissero che per ogni libico ucciso erano stati uccisi 10 o 40 americani e che i libici avevano abbattuto l'aereo su Lockerbie per prendere due piccioni con una fava in quanto la Gran Bretagna aveva partecipato con loro [gli americani] all'assassinio dei libici nel 1986. Ciò, malgrado tutte le informazioni dicessero che l'aereo era caduto per caso su Lockerbie. Eppure dissero "questa è opera dei libici", quando si sa che l'aereo decollò con venti minuti di ritardo e poteva precipitare in un altro posto nell'Atlantico. Invece no, sono

stati i libici a far ritardare l'aereo [...]. Dissero che erano stati i libici e poi presero un demente e gli hanno detto "fai il testimone" e gli diedero un milione di dollari. "Digli che sono stati Tizio e Caio ad abbattere l'aereo [...]. Hanno condannato 'Abd al-Basit e tutti i giudici che l'hanno condannato si sono dimessi perché, hanno affermato, "la sentenza è stata imposta, un libico doveva essere condannato". Fahima, l'imputato numero uno, risultò innocente. [...] Perché 'Abd al-Basit? Il giudice non ha mai detto che 'Abd al-Basit mise una bomba in una ventiquattre che sarebbe poi esplosa uccidendo 270 persone. Non lo disse mai e non c'è negli atti del processo. Disse che 'Abd al-Basit era partito in fretta dalla Libia diretto a

I resti del DC10 della Uta esploso il 21 settembre 1989 sul deserto del Niger. A sinistra, Gheddafi



Malta con un passaporto coreano ed era tornato subito. E due o tre giorni dopo esplose l'aereo [...] La Libia dice ancora che la questione è chiusa ma non c'è responsabilità di 'Abd al-Basit né di nessun altro libico [...].

L'attentato nel Niger

Chi ha abbattuto l'aereo francese? Dissero: "la Libia", come per Lockerbie. Perché la Libia? Dissero "perché noi [francesi] combattiamo la Libia in Ciad. Sicuramente è la Libia che si vuole vendicare della Francia e ha compiuto l'attentato" [...]. Però con i francesi ci fu un trattamento diverso. Mentre gli americani chiedevano l'estradizione di 'Abd al-Basit e Fahima, Chirac mi disse: «State tranquilli, non farò come gli americani. Non voglio aumentare ulteriormente la pressione sulla Libia. Non vi faccio causa come è successo con Lockerbie né chiedo di processare gli imputati in Francia e neanche di andare al Consiglio di Sicurezza per imporre un embargo». Disse: «Io voglio mettermi d'accordo con voi» [...]. Così gli imputati libici sono stati processati in contumacia. E nei processi in contumacia si è condannati sempre anche se si è innocenti perché il giudice ascolta solo l'accusa e gli imputati non hanno avvocati in tribunale. I libici non c'entrano niente con il DC10 ma sono stati processati in contumacia e se non fosse stato per questo processo e l'accordo con il presidente francese, avremmo avuto un altro processo come a Lockerbie. E così il fascicolo fu chiuso [...]. Solo che quando i francesi vennero a sapere del risarcimento agli americani protestarono. Chirac mi disse: «Com'è che gli americani prendono 10 milioni per vittima e noi 30.000 a testa? C'è differenza tra noi e gli americani? Gli americani sono esseri umani e noi francesi no?». Ma credo che le questioni Uta e Lockerbie le abbiamo messe alle spalle. Ormai siamo entrati in una nuova era. ■

traduzione dall'arabo di Marco Hamam

«Reagan e la Thatcher, due pazzi finiti nella spazzatura della Storia, ci hanno attaccato nel 1986 e hanno ucciso decine di bambini libici»

LA POLITICA

di Cecilia Tosi

La verità non può attendere

Tra i misteri di Ustica una certezza c'è: reticenza dei testimoni e occultamento delle prove non sono fenomeni solo italiani. In 20 anni Libia e Stati Uniti, ma anche Francia e Gran Bretagna, non hanno fornito agli inquirenti tutte le informazioni di cui erano in possesso. Eppure oggi c'è ancora chi spera che la politica fornisca gli strumenti per aprire gli archivi. Sono i senatori dell'Unione che nel giugno 2006 hanno sottoscritto una mozione «per chiedere collaborazione a Usa, Francia, Gran Bretagna e Libia». Il diessino **Walter Vitali**, firmatario della proposta, è pronto a portarla in aula: «Una sentenza così vergognosa non deve chiudere la vicenda di Ustica. Il giudice Priore ha comunicato che le inchieste sono ancora in corso, ma perché si arrivi a un risultato è necessario che vengano fuori le prove. Sappiamo che si è trattato di un atto di guerra e che qualcuno ha sparato un missile. Bisogna solo scoprire chi».

Anche **Giuliano Pisapia**, ex responsabile per la giustizia di Rifondazione comunista, è convinto che si possa ancora fare luce: «Non c'è dubbio che dalle indagini già svolte non ci sia più nulla da aspettarsi e che i militari che hanno nascosto gli indizi rimarranno impuniti. Ma gli autori delle stragi potrebbero ancora finire sotto processo, se emergesse un fatto nuovo. Le strade sono due: o qualche collaboratore d'alto livello dei servizi, italiani e non, si decide a parlare, anche per motivi poco nobili, oppure devono arrivare risposte da Parigi, Tripoli e Washington. Se gli Usa chiarissero perché l'equipaggio della Saratoga dichiarò di aver captato alcuni segnali radar, per poi ritrattare al momento della consegna dei tracciati, sarebbe una svolta decisiva. Fortunatamente il reato di strage è imprescrivibile». È pessimista **Marco Zacchera**, responsabile del dipartimento esteri di Alleanza nazionale: «La mozione proposta dai senatori dell'Unione è una buona cosa. Devo ancora leggerla ma potrei sottoscriverla. Ho paura, però, che rimanga lettera morta. Non mi illudo che si troverà mai niente. Dopo 27 anni troppe persone hanno messo le mani sulle carte e chi poteva svignarsela l'ha fatto. Ustica rimarrà, come recita il film di Marco Risi, un "muro di gomma"».

Ribatte Vitali: «Le cose stanno cambiando, la politica estera del nuovo governo di centrosinistra è più europea e più autonoma. Non significa che si è affermato un sentimento anti americano, ma è volontà di questo esecutivo segnare una discontinuità con Berlusconi che ha annullato per decreto il reato di alto tradimento, permettendo l'assoluzione dei generali coinvolti». È d'accordo Giuliano Pisapia: «D'Alema sembra ben orientato. Ha dato segnali di autonomia e ha ripreso le iniziative di pace. Rifiutare rapporti di sudditanza significa acquistare credibilità. Il prestigio ritrovato si traduce in un maggiore riscontro per le nostre richieste. Anche Gheddafi, pur avendo sempre detto tutto e il contrario di tutto, potrebbe fornirci documenti utili. Tutto sta nel dimostrarci indipendenti da Washington e pronti a risarcire, più politicamente che economicamente, i danni provocati dalla nostra avventura coloniale». Rimane scettico Marco Zacchera: «Gheddafi è un vecchio furbacchione e ha sempre mischiato la realtà alla fantasia. Evidentemente non gli conviene svelare tutto quello che sa, perché sennò lo farebbe. Per quanto riguarda le responsabilità del governo Berlusconi, quelle dell'Unione sono accuse pretestuose. Il centrosinistra è stato al governo per vent'anni e non ha mai fatto niente per arrivare alla verità».

I due libici accusati per la strage di Lockerbie. In basso, i resti del 747 della PanAm





L'ultima vittima

Il dolore della figlia dell'ex presidente dell'Itavia, Aldo Davanzali, morto dopo 25 anni di ingiuste accuse. «Spero che un giorno un generale racconti la verità»

di Sofia Basso

«**M**io padre è l'ottantaduesimo morto di Ustica». Non ha dubbi, Luisa Davanzali, figlia dell'ex presidente dell'Itavia, Aldo. Solo «tanto dolore».

Che ancora le increspa la voce quando parla del papà e del suo tormento. L'imprenditore marchigiano era convinto che a far precipitare il suo DC9 fosse stato un missile, non «un cedimento strutturale». Ma nessuno l'ascoltò e fu invece travolto da una campagna che lo accusava di armare «bare volanti». Consumato da 25 anni di lotta per riabilitare il proprio cognome, è morto quasi sul lastrico nel giugno 2005, lasciando la sua battaglia alle figlie.

Ustica, tutti assolti. Come commenta questa sentenza?

Siamo rimasti malissimo. Ci ho pianto due giorni di seguito. Ero esterrefatta: è come se si volesse negare che un fatto è successo. La decisione lascia molti dubbi. Bisognerebbe leggere le motivazioni, ma non si può ignorare che l'aereo sia stato abbattuto. Ci sono dei morti: 81 vittime, l'82esima è mio pa-

**Aldo Davanzali,
presidente
dell'Itavia
all'epoca
del disastro**



dre che ha sofferto ed è deceduto solo in seguito. Terminerò questa lotta per lui, poi voglio lasciare questo Paese. Questa decisione mi ha distrutto.

Suo padre l'ottantaduesima vittima, diceva...

Sicuramente. Non ci sono dubbi. Mio padre è stato male da allora. È morto in un ospedale di Loreto, nullatenente. Prima del disastro aveva il mondo. Anche mia sorella Tiziana le può dire lo stesso. Con tanto dolore, perché era un uomo bello, intelligente... Un imprenditore serio come pochi.

Nel 2001 avete chiesto un risarcimento di 1.700 miliardi di vecchie lire. Cosa vi aspettate?

Abbiamo un processo civile ancora in corso. Certo, questa sentenza ci lascia sperare poco.

Ma lotterò fino all'ultimo. Spero di arrivare a qualche cosa, anche poco, ma che sia un riconoscimento per mio padre. Per ora non ci è stato riconosciuto nulla. Se c'è qualcuno che è stato ignorato in questa vicenda siamo io e mia sorella. E mio padre quando era ancora in vita. Mi auguro che un domani questi generali si mettano una mano sulla coscienza e quando tutto sarà finito qualcuno mandi una lettera, magari a mia figlia Chiara, raccontando quel che è successo. ■

Ora risarcimenti milionari

«Se da una parte il verdetto della Cassazione impedisce ai familiari delle vittime ogni possibilità di risarcimento, perché non ha accolto la richiesta di cambiare la formula piena assolutoria con quella "perché il fatto non è più previsto dalla legge come reato". Dall'altra, questa decisione ha aperto un portone per i familiari delle vittime. E, aggiunto, finalmente». A parlare è Daniele Osnato, avvocato a Caltanissetta, che nel processo contro i generali dell'Aeronautica ha rappresentato sua sorella Rossana, moglie di Enzo Fontana, il vicecomandante del DC9.

«Con la sua decisione, la Cassazione ha in qualche modo sancito l'impossibilità ai familiari di conoscere la verità su quanto successo quella sera», spiega Osnato. «Sono convinto che solo in quel dibattito potevano venir fuori elementi utili a riaprire un processo per strage». Per l'avvocato la questione non è comunque chiusa.

«Giuridicamente, la Suprema Corte ha negato ai parenti delle vittime la "chance di verità", un diritto riconosciuto dalla Costituzione e dalla Carta dei diritti dell'uomo. Che è facilmente risarcibile». Per questo Osnato sta preparando 81 richieste milionarie di risarcimento: «Ho capito che è l'unico modo per costringere lo Stato italiano a cercare la verità. L'esempio ce lo ha dato la Francia. Quando al governo arrivarono le richieste di risarcimento miliardarie per la strage del DC10 Uta, i francesi costrinsero Gheddafi a riconoscere le sue responsabilità». E a risarcire le famiglie.

p.p.t.