

"Il Mig non era libico"

Corriere della Sera - 6 maggio 1993

ROMA - "Scoprite che ci faceva quel Mig sulla Sila e avrete la chiave per capire cosa è successo ad Ustica". La battuta di Giovanni Spadolini all'uscita dall'incontro con la Commissione stragi, 2 anni fa, rischiava di apparire sibillina. E invece era davvero lungimirante. Nella lunga perizia consegnata ieri al giudice istruttore Rosario Priore, si scopre infatti che il Mig 23 non partì mai dalla Libia, perchè non avrebbe avuto il carburante necessario a raggiungere la Calabria. Si scopre che non c'è alcuna certezza sulla nazionalità dell'aereo, che però i libici rivendicano. E che le connessioni tra la fine del Mig 23 e il DC9 Itavia esploso si fanno più serrate. Con la inevitabile apertura di sospetti sulla versione accreditata in questi 13 anni dalla Commissione mista italo libica che indagò sul Mig, la cui relazione porta la firma dell'attuale addetto militare italiano a Washington, generale Ferracuti. Ecco le novità che la perizia conterrebbe. **IL CARBURANTE** - Insufficiente, nella comparazione con i dati del flight recorder, per raggiungere la Sila decollando dalle coste libiche, come affermato da Tripoli e sottoscritto da Roma. Il Mig partì dunque da una base più vicina. Esclusa Malta, non rimangono che gli scali italiani. **LA NAZIONALITÀ** - Il Mig 23 era libico secondo Tripoli e anche secondo lo stato maggiore dell'Aeronautica italiana dell'epoca (il 1980). Tuttavia, un esame approfondito dei rottami avrebbe convinto i periti che non ci sono certezze sull'attribuzione delle insegne: il Mig poteva non essere libico. **IL MODELLO** - La Libia ha avuto e a ncora schiera modelli di Mig 23 ma, secondo le ricerche effettuate sul caccia finito in Sila, quello precipitato in Italia (per via del numero di matricola?) non risulterebbe essere stato ancora in dotazione alla Libia all'epoca del ritrovamento ufficiale: il 22 luglio 1980. La perizia, svolta dal professor Delle Mese e da un esperto tedesco, irrobustisce ora altri elementi d'indagine. Sarebbero cioè state acquisite prove di un'attività di addestramento di piloti libici presso la base di Decimomannu in Sardegna, nello stesso periodo della strage di Ustica. Il riscontro troverebbe conferma nel documento Sismi agli atti della Commissione stragi, in cui si riferisce che la sera del 27 giugno 1980 era in corso un'"attività volativa di aerei militari libici in un'area contigua a quella dell'incidente". Inoltre, a proposito della incerta nazionalità del Mig, molti interrogativi ha sollevato la deposizione del maggiore americano Warren Walters, inviato nel luglio 1980 sulla Sila a ispezionare i resti del caccia dall'allora capo stazione della Cia a Roma, Duane Clarridge. Walters, a una domanda sulla nazionalità del Mig fattagli dal giudice Priore, avrebbe rifiutato di rispondere per motivi di sicurezza nazionale. A questo si aggiunge il risultato di una perizia ordinata dal magistrato sui registri di bordo della portaerei Saratoga. Il contenuto delle analisi conferma che fu un'unica mano a scrivere le annotazioni dei giorni a cavallo della strage. Una prassi che secondo il Pentagono è normalmente in uso quando si tratta di ricopiare in bella i dati dei turni di copertura a bordo. Tuttavia, sembra che sia prassi che alla "bella copia" vengano sempre allegati gli originali delle "brutte". Cosa che non è avvenuta per le note del 27 giugno 1980. Infine, la "grande perizia". Quella sulle cause tecniche dell'esplosione. A fronte di una discussa tesi portata avanti da uno dei periti britannici (la bomba da 80 grammi sotto il lavabo della toilette), prende corpo l'ipotesi che a provocare la strage sia stato l'impatto di un corpo estraneo con la fusoliera del DC9. Non si scarta nè la possibilità che si sia trattato di un missile inerte (disattivato cioè a pochi istanti dall'impatto), nè di uno o più frammenti di un altro velivolo esploso in prossimità del DC9 Itavia.

Andrea Purgatori - *Corriere della Sera*