

"A Ustica c'era anche una portaerei"

Corriere della Sera - 19 giugno 1997

ROMA - C'era una portaerei in attività tra Ponza e Ustica, la notte della strage. Ma quale? Eccolo uno dei dieci misteri irrisolti, che emergono dall'analisi delle registrazioni radar compiute con la collaborazione della Nato. Lo sospettavano gli investigatori, da anni. L'hanno confessato i militari dell'Aeronautica, solo nei mesi scorsi. Ma adesso scopriamo che il radar l'aveva già individuata, diciassette anni fa. Fotografando i suoi caccia in volo. Otto. Tutti al largo delle coste del Lazio e a poche miglia dal DC9 Itavia, in rotta da Bologna a Palermo con uno sconosciuto accompagnatore sotto la pancia. Scrivono i periti, nella relazione consegnata lunedì al giudice Rosario Priore: "La presenza di un certo numero di tracce relative a velivoli di cui non è possibile determinare l'aeroporto di decollo e quello di atterraggio, può far desumere la presenza nel mare Tirreno di una portaerei in navigazione". E ancora: le tracce "potrebbero corrispondere a velivoli decollati da una portaerei (si ricorda che in quel periodo era presente nell'area la portaerei americana Saratoga) solo se questa si fosse trovata in navigazione". Ma la Saratoga, ripetono stizziti dal Pentagono, era ancorata nella rada del porto di Napoli. E la Clemenceau, sostengono stizziti anche i francesi, era arrivata nel porto di Tolone proprio la mattina del giorno della strage. Chi ha mentito? Questo della "portaerei fantasma", di cui però il radar riesce a fotografare persino due elicotteri in operazione (la squadra del Search and rescue che normalmente si alza in volo quando i caccia decollano?), è uno degli elementi fondamentali dello scenario che si va componendo con le ultime rivelazioni contenute nelle 700 cartelle e negli oltre 3.000 allegati della perizia firmata dai professori universitari Dalle Mese e Tiberio e dal colonnello dell'Aeronautica Donali. Tra le 20.40 e le 20.57, cioè fino a due minuti prima dell'esplosione, sul "mare Tirreno all'altezza di Ponza" il radar individua queste otto tracce "associabili a velivoli che intercorrelano con la traiettoria del DC9". Tracce che "per le loro caratteristiche cinematiche sono associabili ad aerei militari". I periti le hanno battezzate P1, P2, P3... ma non fanno parte esclusiva della fredda memoria di un'antenna che spazzola il cielo. Sono invece, spiegano i periti, "congruenti con varie testimonianze che dichiarano di aver notato un velivolo relativamente vicino al DC9 all'altezza di Ponza e traffico militare sempre in quell'area". Testimonianze rese a verbale dai sottufficiali e ufficiali del centro di controllo radar di Ciampino e dai militari che all'interno di quella base erano addetti ai terminali della Difesa aerea. Quando il DC9 con 81 persone a bordo sparì dagli schermi, dopo circa un'ora di volo inconsapevole all'interno di quella che si va sempre più delineando come una operazione militare coperta, nei centri radar di Poggio Ballone, di Ciampino, di Licola (Napoli), di Marsala, di Otranto, di Jacotenente, di Potenza Picena, negli snodi del sistema integrato di Difesa aerea dell'Alleanza atlantica di Monte Venda e Martinafranca, l'allarme non fu una sorpresa per nessuno. Anche perché la traccia del DC9, come un'araba fenice, aveva ripreso la sua traiettoria svelando l'intruso che si era nascosto all'ombra dell'aereo di linea. "E' plausibile che nella traiettoria del DC9 fosse presente un velivolo che procedeva così vicino al DC9 stesso da mascherarsi al rilevamento radar", scrivono i periti. Ma poi vanno ben oltre le ipotesi. E individuano la traccia di un caccia militare proveniente dalla direttrice La Spezia-Firenze, che si inserisce nella scia del DC9 "nell'area fra Bologna e Siena". "LG461", questa la sigla radar dello sconosciuto accompagnatore che si presenta nello spazio aereo italiano con un codice corrispondente a quello fornito nel 1980 ai militari solo dagli Enti di controllo del traffico aereo "francesi, tedeschi e scozzesi". Ma ciò che più inquieta è che la sua manovra di inserimento avviene praticamente davanti al muso di due dei tre caccia intercettori F104 decollati da Grosseto. Gli stessi che poco dopo rientreranno alla base lanciando per tre volte il codice d'allarme. "Friendly", amico. Così il radar lo individua, come un aereo militare alleato. Senza naturalmente offrirci altra possibilità di identificazione se non quella conservata nei manuali dei codici Nato che l'Aeronautica non ha mai tirato fuori e la Nato ha fatto sapere al giudice di non avere più nei suoi archivi. E tuttavia molti passi avanti si stanno facendo. Molte ipotesi s'avanzano.

Era davvero un caccia alleato (magari francese, magari un F111 americano) oppure un caccia nemico mascherato da alleato? E quegli otto velivoli su Ponza, erano americani o francesi? E cosa videro o ascoltarono via radio i piloti italiani degli F104 di Grosseto? Perché quel codice d'allarme? Agli atti dell'inchiesta è rimasta una conversazione involontariamente registrata quella sera nella torre di controllo della base toscana: tre militari che discutono di un F104, di un Phantom troppo veloce e di una portaerei che "in rada non c'era". Stavano parlando di un intruso filato via sotto il DC9 o di un'operazione nei cieli del Basso Tirreno dove Mig libici e caccia della Nato stavano per affrontarsi? Mario Alberto Dettori, radarista di Poggio Ballone, la mattina successiva alla strage raccontò sconvolto a sua cognata che eravamo arrivati "a un passo dalla guerra". Lo trovarono impiccato a un albero, sette anni dopo. Giusto un anno prima che a Ramstein si scontrassero in volo i due Macchi della Pattuglia acrobatica pilotati da Mario Naldini e Ivo Nutarelli. Che a bordo dello stesso biposto TF104, la notte del 27 giugno 1980 avevano incrociato sopra Siena il DC9 e il suo accompagnatore, prima di virare verso Grosseto e lanciare l'allarme. Coincidenze.

Andrea Purgatori - *Corriere della Sera*