Ieri è arrivata la risposta del presidente del Consiglio all'appello del capo dello Stato

Su Ustica Palazzo Chigi dice: la verità è più vicina

ROMA — Questa volta sarà difficile architettare il mistero di Ustica senza raccontare la verità sull'esplosione che nella tiepida sera del 27 giugno 1980 disintegrò un DC9 di linea della compagnia Itavia con 81 persone a bordo. Tutti i dossier sono stati ripescati sotto la polvere di sei anni di indagini, sospetti, mezze ipotesi. E all'appello del capo dello Stato, il presidente del Consiglio ha subito risposto inviando al Quirinale la relazione della Commissione di inchiesta tecnico-formale che porta la data del 15 marzo 1982. Un primo passo verso la verità, si tiene a sottolineare negli ambienti di Palazzo Chigi.

La novità non sta certo in questo fascicolo superato da molti elementi sulla meccanica dell'esplosione acquisiti durante il lungo lavoro degli investigatori. La novità è politica e le dimensioni del caso sono ormai quelle di un «affare» con risvolti e soluzioni assolutamente imprevedibili. Il mistero di Ustica interessa non solo

il ministro della Difesa (Spadolini) e quello dei Trasporti (Signorile), e occupa l'ultima settimana di agosto del controspionaggio militare (Sismi) e del servizio di informazione civile (Sisde).

Nella ampia nota di Palazzo Chigi, diffusa ieri con una sintesi dei risultati cui pervenne la Commissione tecnico-formale, c'è anche un preciso riferimento ad un secondo mistero, quello del Mig 21 libico precipitato sui monti della Sila. Dice la nota che l'episodio non ha nulla a che vedere con quanto avvenuto all'aereo di linea italiano. E ancora: secondo le ricostruzioni della Commissione d'inchiesta, infatti, diversi testimoni oculari videro il Mig precipitare proprio il 18 luglio (quasi un mese dopo la tragedia dell'Itavia) e inoltre l'esame autotipico del pilota libico dimostra chiaramente che «non esistono elementi che possano indurre ad ipotizzare il decesso anteriormente all'impatto».

Questa precisazione arriva a ventiquattro ore dalla riunione del Comitato inter-

ministeriale per la sicurezza e porta almeno ufficiosamente l'imprimatur del Sismi. Dunque, non fu quel Mig ad abbattere il DC9. Perché allora il bireattore esplose in volo? La relazione, inviata da Crazzi a Cossiga, già quattro anni fa chiariva che un ordigno aveva aperto uno squarcio nella fusoliera, nella parte anteriore destra della cabina passeggeri. Solo che la Commissione tecnico-formale non era in condizione di sciogliere il dubbio tra una bomba collocata a bordo e un missile lanciato contro il DC9 da un caccia di nazionalità sconosciuta.

Successivamente, moltissimi elementi accreditarono la tesi del missile. A cominciare dal rapporto che il National Transportation Safety Board (Ntsb) di Washington (l'ente federale per la sicurezza del volo negli Stati Uniti) aveva consegnato alla magistratura italiana. Scriveva John C. Macidull, ingegnere capo del Bureau of Technology, coordinatore del gruppo di ricerca sui dati radar messi a disposizione

per la decodificazione dal giudice Santacroce: «Un oggetto non identificato ha attraversato la zona dell'incidente, da Ovest a Est, ad alta velocità, approssimativamente nello stesso momento in cui l'incidente stesso si è verificato».

E ancora: «Al momento dell'incidente e secondo le informazioni radar, l'oggetto non identificato (a Ovest della zona del disastro) procedeva con il sole alle spalle in direzione dell'aereo e l'aereo puntava verso il sole in direzione dell'oggetto». In questo rapporto (numero DCA80-RA-028), la velocità dell'oggetto non identificato veniva fissata fra i 555 e i 1300 chilometri orari, cioè oltre quella del suono. Successivamente l'ingegner Macidull dichiarò: «Dalle informazioni radar non è possibile stabilire quale tipo di aereo fosse». Certo è escluso che fosse un piccolo Piper da turismo.

Anche gli esperti britannici dell'Accident Investigation Branch (Aib) e del Royal Armament Research and Development Establish-

ment (Rarde) aggiunsero valore alla tesi del missile lanciato da un caccia. Scopritroppo infatti che le particelle di metallo conficcate negli oggetti recuperati nel mare di Ustica (tra cui 20 cuscinetti del DC9) erano state «sparate» ad una velocità almeno tripla rispetto a quella che una qualunque bomba avrebbe potuto imprimere. Il risultato delle analisi, comparato con quello di una indagine su un incidente aereo dovuto a sabotaggio (Rodi, 12 ottobre 1967: un Comet disintegrato con 59 persone a bordo), spazzò via ulteriori dubbi.

Infine, nei laboratori della nostra Aeronautica militare, i tecnici isolarono il T4, esplosivo che serve per la fabbricazione di testate di missili aria-aria, opportunamente miscelato con altre sostanze che al momento dell'esplosione si volatilizzano. Un ordigno a base di T4 sarebbe stato difficilmente reperibile sul mercato e certo sarebbe scoppiato prima del decollo del bireattore da Bologna (due ore di ritardo).

Non resta che un problema, di difficile soluzione: attribuire una nazionalità all'oggetto non identificato che attraversò il cielo di Ustica davanti al muso del DC9 e che, con ogni probabilità, lanciò il missile per colpire e sfuggire alla copertura radar. La Difesa aerea territoriale (Dat) di Licola non offrì al magistrato altro che un nastro con alcuni minuti cancellati. Proprio quelli a cavallo dell'esplosione. C'era un'esercitazione in corso, si giustificavano alla base radar.

Non è da escludere che proprio dal ministero della Difesa vengano le prossime novità. Al Sismi sarebbe stata infatti commissionata una informativa sul caso Ustica. Questo per accertare l'eventuale responsabilità di mezzi aerei di altre nazioni nell'esplosione del DC9.

Il nostro ministero della Difesa ha sempre dichiarato che nella notte del 27 giugno 1980, nella zona del disastro, non erano in volo aerei italiani o Nato.

Andrea Purgatori

29 AGO. 1982

CORRIERE DELLA SERA

39

Palazzo Chigi ha inviato a Cossiga la relazione della Commissione (1982)

Rapporto sul DC9 di Ustica Prevale la tesi del missile

La perizia degli esperti parla di un «ordigno esplosivo» - Escluso ufficialmente che l'aereo sia stato abbattuto da un Mig libico - All'opera i servizi segreti

ROMA — Il mistero del DC9 esploso nel cielo di Ustica (27 giugno 1980, ottantuno morti) sta diventando un caso politico. Ieri la presidenza del Consiglio ha trasmesso al capo dello Stato la relazione della Commissione di inchiesta tecnico-formale sull'incidente.

Questo dossier, già reso noto nel marzo 1982, attribuisce ad un «ordigno esplosivo» (una bomba o un missile) la causa del disastro. Ma del mistero di Ustica si interessano ormai a tempo pieno i ministri della Difesa e dei Trasporti e i nostri servizi di informazione militare (Sismi) e civile (Sisde), oltre alla magistratura che dopo sei anni non ha ancora chiuso l'indagine.

Nella nota di Palazzo Chigi viene per la prima volta escluso ufficialmente che il DC9 sia stato abbattuto dal Mig 21 libico precipitato sui monti della Sila. Secondo la presidenza del Consiglio il caccia di Gheddafi si schiantò sulle rocce il 18 luglio, cioè quasi un mese dopo l'esplosione del bireattore Itavia. E gli investigatori, anche sulla base dell'autopsia effettuata sul corpo del pilota, ritengono di non dover unificare le due inchieste.

La relazione della Commissione tecnico-formale sul caso del DC9 Itavia, inviata ieri a Cossiga dopo che il capo dello Stato aveva sollecitato Craxi a fare il possibile per conoscere la verità sull'esplosione, è stata superata da quattro anni di lavoro degli esperti e da una serie di elementi che farebbero nettamente prevalere la tesi del missile su quella della bomba.

In particolare, ci sono i risultati delle analisi compiute negli Stati Uniti e in Gran Bretagna. Certo, dopo l'intervento di Cossiga e la rapida risposta di Craxi sarà molto difficile che il caso Ustica venga chiuso senza arrivare alla verità.

Il mistero del DC9 precipitato interessa al Capo dello Stato e al presidente del Consiglio, e ai ministeri della Difesa, e dei trasporti che hanno già disposto una serie d'indagini.

Al Sismi, il servizio segreto militare, sarebbe stata commissionata una informativa sul caso. Si vuole, infatti, sapere se la sciagura sia da attribuire alla responsabilità di altri mezzi aerei appartenenti ad altre nazioni.

Il Dc-9 di Ustica

Il presidente della Repubblica
scrive a Craxi
sollecitandolo a fare luce
sull'aereo dell'Itavia
esploso il 27 giugno 1980

Cossiga: Svelate il mistero

Sul mistero di Ustica, quell'aereo Dc9 Itavia con 81 persone a bordo partito da Bologna e scomparso tra Ponza e Palermo la sera del 27 giugno 1980 sul corridoio aereo chiamato «ambra 13 alfa», recuperati 39 cadaveri e scarni relitti, è intervenuto il presidente della Repubblica. Francesco Cossiga ha scritto al presidente del Consiglio Craxi: una sollecitazione al governo perché, a distanza di sei anni, sia fatta piena luce su questo tragico enigma gravato da tenebroso interrogativi. Per esempio, che un missile aria-aria senza identità lo abbia abbattuto, magari per errore. «Quanti luminì», esclamò all'improvviso, nel suo ultimo contatto radio il comandante dell'aereo, «sembrano le luci di un cimitero». Probabilmente la soluzione dell'enigma è tutta in questa frase. Due inchieste (magistratura romana e ministero dei Trasporti) non so-

no riuscite ancora a trovarla. Forse anche perché reticenze e polemiche hanno sollevato intorno intense cortine di fumo.

Cossiga si è mosso in risposta all'appello di un comitato di sette personalità che nei giorni scorsi gli si era rivolto chiedendone l'intervento.

«Qualsiasi dubbio sull'eventualità di un'azione militare lesiva di vite umane e di interessi pubblici primari», hanno scritto, il 26 giugno scorso, al presidente Cossiga i sette del comitato (Francesco Bonifacio, Pietro Ingrao, Antonio Giolitti, Stefano Rodotà, Franco Ferrarotti, Adriano Ossicino, Pietro Scoppola), «deve essere affrontato e rimosso nella sola sede pubblica competente, che è precisamente la sede governativa, cioè quella in cui si concentrano, per dotta-mento costituzionale, le competenze e le responsabilità isti-

tuzionali che vengono chiamate in casi del genere.

L'aereo esplose alle 20,56 del 27 giugno 1980, i passeggeri erano 77, 4 i membri dell'equipaggio. Le prime indagini delinearono la possibilità di un cedimento delle strutture dell'aereo, ma la commissione tecnica del ministero dei trasporti ha poi escluso l'eventualità attestandosi su due variabili: scoppio interno (bomba a bordo: si parlò infatti dell'ipotesi, poi completamente evaporata, di un pacco esplosivo a base di T4 piazzato alla partenza); missile, partito da una base ignota, che l'abbia raggiunto in volo. Una perizia elaborata dalla commissione ministeriale ha fatto decisamente propendere per la seconda eventualità: missile. Infatti è stato stabilito, sulla base della velocità di penetrazione delle particelle metalliche rinvenute sui cu-

scini recuperati, che la forza dell'impatto era (alcune migliaia di metri al secondo) ben superiore a quella delle schegge o dei minimi detriti di una bomba, anche se molto sofisticata.

Ma l'elemento più inquietante proviene dal tracciato radar su cui comparve la traccia di un altro oggetto volante non identificato - come stabilì il *National Transportation Safety Board* dopo l'analisi dei dati - che attraversò la rotta del Dc9 proprio nel momento dell'incidente. Di cosa si trattava? Un aereo militare fantasma che scelse il bireattore come obiettivo di un'esercitazione o di un attacco deliberato? Quanto alla possibilità che l'aereo fosse stato abbattuto durante un'esercitazione delle forze Nato, essa è stata smentita con sicurezza sin dai giorni immediatamente successivi al disastro.

Sul mistero ha indagato dapprima il sostituto procu-

ratore di Roma Giorgio Santacroce (che ha anche avanzato l'ipotesi di una collisione in volo) e successivamente il giudice istruttore Vittorio Bucarelli che non ha ancora concluso l'indagine (propende, secondo alcune indiscrezioni raccolte a palazzo di giustizia per l'ipotesi di un missile fantasma).

Nel dicembre scorso furono disposte perizie su quattro salme recuperate (una bambina, una donna, due uomini): ma il risultato degli esami necroscopici ordinati dal giudice istruttore romano non è ancora stato diffuso.

Forse la sola possibilità di ricostruire con sicurezza l'accaduto, è nel recupero della carcassa del Dc: essa giace, quasi certamente spaccata in tre tronconi, in una fossa a 3500 metri di profondità. Come recuperarlo? Il costo dell'operazione di aggira sui 10 miliardi.

D. S.

9 AGO 1980
IL MESSAGGERO

Ustica Mig e Dc-9: nuova eco (forse) alla Camera

Avranno un'eco in Parlamento le notizie del *Messaggero* a proposito dell'incidente del «Mig» libico schiantatosi 6 anni fa contro le montagne della Sila: un oscuro episodio sempre più collegato all'inchiesta relativa all'altrettanta misteriosa sciagura del «Dc9» dell'Itavia in cui morirono 81 persone. Costantino Belluscio, vicepresidente del gruppo Psdi alla Camera, ha annunciato di aver presentato sulla vicenda un'interrogazione in 9 punti al presidente del Consiglio. Dopo aver premesso che «nonostante le contrarie assicurazioni formali continua a sussistere

il sospetto che esiste una correlazione tra l'incidente del «Dc9» dell'Itavia e quello del "Mig 23" libico», Belluscio chiede «se sia a conoscenza di quanto pubblicato dal *Messaggero* martedì 2 dicembre 1986».

Tra l'altro, evidenzia come «i professori Rondanelli e Anselmo Zurlo che eseguirono l'autopsia accertarono che la morte era da farsi risalire a una ventina di giorni prima, cioè negli stessi giorni in cui precipitò il «Dc9» dell'Itavia». Il parlamentare parla anche della presunta sparizione dagli atti processuali della relazione aggiuntiva

A. S.

In 8 minuti un'eclisse di strage

di DANY APERIO BELLA

In otto minuti di registrazione «casualmente» cancellata c'è la chiave del mistero di Ustica. E' il tassello fondamentale per svelare il colpevole dell'esplosione del Dc9 dell'Itavia che causò la morte di 81 persone il 27 giugno 1980. Il nastro in questione è quello della difesa aerea di Marsala. Il «buco» va dalle 21,03, cioè quattro minuti dopo la deflagrazione del jet, fino alle 21,11. Quando il giudice Giorgio Santacroce, che ha condotto la prima inchiesta giudiziaria, fece sequestrare la registrazione del radar di Marsala, trovò una spezzatura mancante. Gli spiegarono che, come spesso avviene, c'era stata un'esercitazione con nastri simulati proprio in quei minuti. Una spiegazione che è sempre apparsa poco convincente. Ma a sviare l'attenzione c'era il fatto che comunque la registrazione «copriva» tutto l'incidente, dai minuti precedenti ai quattro successivi, e che dunque quel «buco» non era importante.

Invece il *Messaggero* è in grado di provare che proprio quegli otto minuti di impulsi elettrici magnetizzati mancanti erano in grado di rivelare minuziosamente ciò che accadde in quel tragico tramonto di sei anni fa. Una prova fatta sparire. E così il radar di Marsala non ha visto niente. O meglio, è stato messo a tacere. Ma c'era un altro «occhio» quella sera in grado di vedere la scena del delitto: il radar della difesa aerea di Licola, vicino a Napoli. Se quella registrazione esiste ancora, può dare nome e nazionalità dell'assassino. Un omicidio plurimo, una strage. Probabilmente involontaria. Ma che qualcuno si è assunto la responsabilità di coprire.

Vediamo perché la regi-

strazione mancante e uccisiva. Il Dc9 con la sigla I-TIGI e i colori biancorossi della compagnia Itavia fu colpito alle 20,59 passate da 45 secondi, al largo di Ustica. Era partito da Bologna ed era diretto a Palermo. Un volo tranquillo. Niente di anormale, esclusi i «lumini», come quelli di un cimitero, visti dal comandante Domenico Gatti e dal secondo pilota Enzo Fontana, in basso, verso il mare. Tracce di una esercitazione militare, si è detto.

Il volo è seguito da tre radar. C'è quello di Ciampino, che però è molto lontano, come se fosse miope. C'è quello di Licola, che vede molto bene, ma è stato, almeno nelle ricostruzioni ufficiali, tenuto in disparte. C'è quello di Marsala, in Sicilia. Il primo è un radar con il quale viene controllato il traffico aereo civile. Gli altri due sono adibiti alla difesa aerea. E qui c'è un primo punto clamoroso. Al sottosegretario Giuliano Amato hanno spiegato, e lui lo ha riferito alla Camera il 30 settembre, che i radar della difesa aerea, per le loro caratteristiche tecniche, vedono e registrano solo ciò che può mettere in moto una reazione bellica. Ad Amato è stata fatta trarre l'indicazione erronea che vedano meno. Mentre è vero esattamente il contrario, cioè vedono di più.

Allora torniamo alla ricostruzione fatta a Montecitorio. Del radar «miope» di Ciampino è stata decodificata negli Stati Uniti la registrazione che individua tre segni. Sono le tracce di un altro aviogetto che si è sovrapposto alla scia del bireattore commerciale (il Dc9) dopo essersi avvicinato alla velocità supersonica di 700 nodi, da Ovest verso Est. L'aereo supersonico non entrò in collisione con quello civile. Ma quest'ultimo esplose, spe-

gnendo 81 vite. Nel momento dell'esplosione il radar di Marsala era in funzione. Ma gli eventi tragici sul Tirreno erano coperti dal Monte Erice fino a una quota di 15mila piedi, è stato detto.

Esaminiamo una carta geografica. Vediamo che infatti il Monte Erice si frappone tra il radar di Marsala e la «scena del delitto». Un'eclisse di strage. Il «cono d'ombra» comincia poco prima del punto dell'impatto e finisce ottanta chilometri dopo. Esattamente la distanza che un jet supersonico, come un Mig 23, percorre in meno di quattro minuti. Un caccia libico che può anche essere stato il bersaglio e aver evitato il colpo che invece centrò la pancia del Dc9. Fatto sta che alla fine del «cono d'ombra» inizia il «buco casuale» del nastro del radar. Dura otto minuti. E in otto minuti un jet supersonico è in grado di percorrere duecento chilometri e più. Basta disegnare un cerchio con il centro a 80 chilometri a Est del punto dell'esplosione del Dc9 e un raggio di 200 chilometri per individuare tutti i punti in cui quel jet può essere andato a finire prima che, dopo il «buco» di otto minuti, il radar di Marsala riprendesse a registrare.

E in quel cerchio c'è anche il territorio del comune di Castelsilano, tra i monti della Sila, dove proprio un Mig 23 libico andò a schiantarsi. Ufficialmente cadde il 18 luglio 1980, ventuno giorni dopo. Ma il *Messaggero* ha rivelato che c'è stata una messa in scena, un depistaggio sulla caduta di quel caccia. E i professori che eseguirono l'autopsia del cadavere del pilota riesumato affermano che il comandante libico era morto una ventina di giorni prima. Un aereo da guerra straniero che è arrivato nel cuore dell'Italia senza far scattare il sistema di difesa. Perché? Per-

ché pochi minuti prima c'era stato un evento tragico. E, forse, qualcosa non ha funzionato proprio nel sistema di difesa.

USTICA

Chi sparò il missile che colpì il Dc-9 dell'Itavia?

di F. P.

L'inchiesta sull'esplosione in volo del Dc 9 dell'Itavia sopra Ustica passa dalle mani del giudice istruttore romano Giorgio Santacroce a quelle di Vittorio Bucarelli ma i risultati sono gli stessi: non si sa più nulla.

Il sospetto che il Dc9 sia esploso non per un attentato si fa certezza a fatica. Solo l'anno scorso le perizie stabiliscono che è stato un missile ad abbattere il volo civile. Prima, si era parlato di un oggetto «non identificato». Un aereo

militare o un missile lanciato per sbaglio? Il 2 settembre dell'82, due esperti americani che hanno studiato il caso, John C. Macidull, ingegnere dell'Ente federale per la sicurezza del volo negli Stati Uniti e John Transue, consulente del Pentagono, rilasciano dichiarazioni sconcertanti al *Corriere della sera*. I due esperti, che hanno esaminato le registrazioni italiane delle tracce radar, accusano un caccia militare, rimasto sconosciuto, di aver deliberatamente attaccato il Dc9. Al ministero della difesa, secondo una posizione as-

sunta all'indomani della tragedia, sostengono che nessun jet militare italiano o alleato fosse in volo in quella zona.

L'anno scorso, un Dc9 con a bordo un perito e un ufficiale dell'aeronautica militare decolla da Ciampino per Palermo, sulla aerovia Ambra 13. Sul cielo di Ustica viene inviato, a una certa distanza, un jet militare della Nato: il volo è seguito anche sugli schermi radar di Ciampino da altri esperti civili e militari. Nei fotogrammi radar del Dc9 esploso era apparsa una macchia: l'esperimento rileva che la macchia, molto piccola, non poteva essere un jet ma appunto un oggetto meno grande, un missile. Questa e un'altra perizia stabiliscono anche che le parti dell'aereo in frantumi si spostarono verso un'unica direzione, laterale rispetto al volo. Un'esplosione interna al velivolo è così esclusa. Ci si chiede: possibile che queste perizie siano state possibi-

li solo cinque anni dopo il fatto?

Misteri dell'inchiesta: il tratto di cielo dove il Dc9 è esploso è una specie di buco nero sui radar civili. Non così sui radar militari: in particolare, il centro radar della Difesa aerea territoriale di Marsala ha visto tutto. Solo che i nastri delle registrazioni richiesti dal magistrato presentano un taglio di otto minuti. Quelli, cioè, intorno alle 21 del 27 giugno '80, l'ora fatale per le 81 persone del Dc9 Itavia. Su questo punto, il senatore della Sinistra indipendente, Eliseo Milani, ha fatto nei giorni scorsi l'ennesima interrogazione parlamentare: è vero che il nastro è stato distrutto? E perché? Chi comandava all'epoca il centro radar di Marsala? Spadolini per ora non ha risposto. L'unica certezza è che, in sei anni, ci sono stati decine di rischi di collisione (52 solo nell'82) tra jet militari e civili.

USTICA

Ecco la mappa di sei anni di disastri mancati

di Paride Ongari

L'incidente di Ustica del 27 giugno '80, al Dc 9 Itavia I-Tigi fu l'occasione per mettere a terra l'intera flotta di questa piccola compagnia aerea che tuttavia, all'epoca, costituiva l'unica vera alternativa nazionale alla compagnia di bandiera. Il verdetto che giustificò l'azione fu: «esplosione in volo causata da cedimento strutturale» e «aerei insicuri, da mettere a terra» che trovò unanime eco scartando fermamente l'ipotesi che l'aereo fosse stato abbattuto «per errore».

Pur non essendo un aereo nuovo, era sicuramente entro gli standard di tutte le compagnie aeree con regolare certificato di navigabilità rilasciato dal Registro Aeronautico Italiano. Il primo volo lo ave-

va effettuato quattordici anni prima il 29 marzo 1968 con i colori dell'Haqaiian Airlines e fu successivamente venduto all'Itavia il 27 febbraio 1972.

Dalle ceneri dell'Itavia nacque, nel luglio 1981 l'Aermediterranea di intera proprietà Alitalia e Ati con una parte degli aerei «insicuri» che ancora oggi volano con i colori dell'Unifly di Roma sicuramente, si spera, negli standard di sicurezza.

L'incidente di Ustica, tuttavia, ripropose la macroscopica situazione presente nel nostro Paese dove, sotto una fitta ragnatela di collegamenti con le isole, ci sono larghi tratti di acque internazionali che sono un'abituale palestra di allenamento e di esercitazioni militari pressoché continue. Le aerovie civili attraversano queste zone calde e sono fre-

quenti gli «incontri ravvicinati» fra aerei di linea e caccia o addirittura missili. Se a questi aggiungiamo anche aerei «clandestini» o aerei che per errore o per volontà sconfinano dalla propria rotta, meglio si comprende l'elevato numero di mancate collisioni che si verificano ogni anno. Di quelle «gravi» (categoria A), in cui uno dei due aerei deve effettuare una manovra evasiva su decisione del pilota o dei controllori di volo, se ne sono verificate ben 22 nel 1982, 14 nel 1983 e 13 nel 1984, e ciascuna di queste poteva essere una potenziale ripetizione di Ustica '80.

Un'esame delle più pericolose mancate collisioni avvenute in Italia successivamente all'incidente di Ustica, evidenzia i seguenti casi:

7 agosto 81 — Dc 9 Ati Palermo-Roma. Mentre erano in corso manovre militari Usa al largo di Ustica, l'aereo venne sfiorato da un missile.

15 maggio — Dc 9 Alitalia Milano-Palermo. Anche in questo caso l'aereo fu sfiorato da un missile che esplose subito dopo durante le manovre militari Nato fra Ponza e Ustica.

26 settembre 83 — Dc 9 Ali-

sarda Bologna-Catania. Durante la fase di atterraggio a Catania fra banchi di nubi l'aereo viene sfiorato da due caccia militari (forse Usa).

18 aprile 85 — Dc 9 Ati Roma-Ancona. In atterraggio notturno ad Ancona l'aereo viene pericolosamente sfiorato da un Tornado in «silenzio radio» e senza che nella zona fosse segnalata attività militare.

8 maggio 85 — Dc 9 Ati Pisa-Palermo. Ancora nella zona di Ustica mentre si accinge ad atterrare a Palermo l'aereo entra quasi in collisione con un aereo da trasporto militare tipo Atlantic (forse Francese).

9 maggio 86 — Dc 9 Ati Roma-Cagliari. nel cielo di Capo Carbonara viene sfiorato da due caccia non segnalati e non identificati.

Rileggendo questi dati, probabilmente, riesce difficile all'indifeso passeggero di volare tranquillo legato al suo sedile, a 8000 metri d'altezza, minacciato costantemente dalle forze che dovrebbero «difenderlo». I fatti accaduti dimostrano che occorre un miglior coordinamento fra i traffici aerei di ogni tipo, ed un severo controllo sulle manovre militari sempre protette dal solito «top secret».

28 AGO 1986

il manifesto

07

USTICA

"E' stata una bomba"

Con un rapporto vecchio di quattro anni, Craxi nega l'evidenza. Andreotti: "Non ne parlo"

Dalla strage di Ustica, quando un Dc9 dell'Itavia esplose in volo con 81 persone a bordo, sono passati più di sei anni. Le indagini sono ferme e ieri, come se niente fosse, il governo ha deciso di inviare al capo dello stato, che aveva sollecitato la chiusura dell'inchiesta giudiziaria, il rapporto della commissione governativa datato marzo '82. Un rapporto superato dalla successive conoscenze da parte della magistratura.

di Francesco Paternò

ROMA. Un silenzio che è d'oro per il governo. «Su questa vicenda non intendo rispondere», ha detto ieri il ministro degli esteri Giulio Andreotti al termine della sua conferenza stampa al meeting di C1 a Rimini. «E' clamoroso — ha detto invece, indignato, Eliseo Milani, senatore della Sinistra indipendente — che il capo del governo abbia reso noto al capo dello stato una cosa già nota. E' una presa in giro, soprattutto per i familiari delle ottantuno vittime». L'indignazione di Milani è più che comprensibile: in questi sei anni ha rivolto al governo diverse interrogazioni parlamentari sull'esplosione in volo del Dc9, ricevendo sempre dei silenzi.

Nel frattempo, l'ipotesi che a causare l'esplosione in volo del Dc9 sia stato un missile lanciato da un jet militare è diventata sempre più concreta: i giudici hanno a disposizione perizie e rapporti di esperti stranieri che accreditano questa versione. Ma il governo ha sempre preferito tacere. Fino a ieri quando, incredibilmente, ha rispolverato l'inconcludente rapporto della commissione d'inchiesta che terminò i suoi lavori nel marzo '82.

Cosa dice questo rapporto? La tesi di fondo esclude ogni responsabilità dei militari nella vicenda: l'esplosione del Dc9 Itavia è stata causata dalla «deflagrazione di un ordigno esplosivo» e «l'aeromobile non è entrato in collisione con altro velivolo». Nel rapporto si

dice anche che «un oggetto volante non identificato ha attraversato la zona dell'incidente da ovest verso est ad alta velocità circa allo stesso momento dell'incidente: il Dc9 non è comunque entrato in collisione con tale oggetto e si è disintegrato in volo».

Fin qui il rapporto ricevuto da Cossiga. Ma è stupefacente che, alla sollecitazione del capo dello stato, Craxi abbia risposto con un documento sorpassato dalla successive acquisizioni della magistratura, che tuttavia non è ancora riuscita a sciogliere il mistero su quella che sembra una vera e propria strage. Due, in particolare, le verità emerse che avrebbero dovuto spingere il governo quantomeno ad aprire una nuova inchiesta.

Nel settembre dell'82, due esperti americani incaricati di studiare il caso del Dc9 Itavia, un ingegnere dell'Ente federale per la sicurezza del volo negli Stati Uniti e un consulente del Pentagono, sostengono che il volo civile è stato deliberatamente abbattuto da un jet militare. Il ministero della difesa italiano rispose in maniera elusiva: la sera del 27 giu-

gno '80, nella stessa zona del basso Tirreno, non c'erano esercitazioni aeronavali della Nato. Una smentita che non esclude i caccia della porterei francese *Clemenceau*, in navigazione nel Mediterraneo. Due perizie stabiliscono invece che le parti del Dc9 in frantumi si spostarono verso un'unica direzione, laterale rispetto al volo: si esclude così l'esplosione interna al velivolo, come si sosteneva nel rapporto della commissione d'inchiesta ieri inviato al capo dello stato.

I silenzi del governo, che finora erano stati riservati al parlamento e all'opinione pubblica, hanno poi coperto una serie di misteri su tutta la vicenda. In particolare, il magistrato inquirente trovò nel nastro delle registrazioni radar effettuate dal centro della difesa territoriale di Marsala un buco di otto minuti: il tempo, cioè, in cui il Dc9 esplose in volo. Nessun mistero, risposero i militari: in quel momento, era in corso un'esercitazione e gli otto minuti di registrazione erano stati distrutti. «Siamo al punto di partenza», dice Milani. Ma il capo dello stato cosa dice?

ESPRESSO 31 AGOSTO 1986

QUANDO LA FIAT, I SERVIZI E GHEDDAFI...

di Sandro Acclari

Romiti ha raccontato a un giudice d'essersi incontrato due volte con il capo del Sismi. Motivo: ottenere, per conto dei libici, la restituzione di un caccia di Tripoli caduto in Calabria poco dopo la tragedia di Ustica

Due date per due misteri. Il 27 giugno 1980 un Dc 9 dell'Itavia esplose in volo nel cielo di Ustica. Una strage, ottantuno morti, ancora senza spiegazioni ufficiali. E come avviene ormai da sei anni si moltiplicano gli appelli (questa volta è sceso in campo anche il presidente della Repubblica Francesco Cossiga) perché "si faccia luce" sulla tragedia di Ustica. Seconda data, secondo mistero: meno di un mese dopo, il 20 luglio, sui monti della Sila alcuni pastori scoprono i resti di un Mig 21 libico. A bordo il cadavere del pilota, Ezzedin Koal, sulla fusoliera le insegne dell'aeronautica militare di Tripoli. Passato senza troppi problemi attraverso le maglie dei radar della Dat, la Difesa aerea territoriale, il Mig era andato a schiantarsi contro un costone di roccia calabrese.

Due misteri collegati? È un'ipotesi. Che il Dc 9 dell'Itavia in volo da Bologna a Palermo sia stato abbattuto da un missile sembrano ormai esservi pochi dubbi: dopo anni di polemiche, reticenze, segreti di Stato, i periti hanno stabilito che sui pochi rottami recuperati nel mare di Ustica c'erano evidenti tracce di T4, l'esplosivo usato per i missili in dotazione ai caccia. L'autopsia sul corpo del pilota libico sulla base dello stato di decomposizione del cadavere, fa risalire la morte a venti giorni prima del ritrovamento. Quindi è possibile che il Mig 21 abbia violato lo spazio aereo italiano proprio il giorno della tragedia di Ustica. Per eliminare ogni residuo dubbio, sarebbe stato sufficiente esaminare i resti del caccia libico e controllare se il pilota prima di schiantarsi contro la montagna aveva sganciato uno dei missili. E invece non si fece nulla. L'inchiesta fu praticamente insabbiata. In fretta e furia, per ordini evidentemente presi a livello di governi, i rottami dell'aereo vennero subito impacchettati e graziosamente restituiti alla Libia. Qualche giorno fa un magistrato romano, il giudice istruttore Rosario Priore, ha chiesto alla procura della Repubblica di Crotone gli atti dell'inchiesta sul Mig 21. Gli hanno consegnato un fascicolo di poche

pagine, un laconico rapporto, qualche paginetta di verbale con le deposizioni dei pastori, la relazione autoptica.

Ma perché tanta fretta nel chiudere l'incidente? Certo, all'epoca i rapporti tra Italia e Libia non erano quelli di oggi: si può capire così come nessuno allora avesse interesse a creare un incidente diplomatico. Tutto bene, se non ci fossero stati quegli ottantuno morti del Dc 9 Itavia, abbattuto guarda caso proprio da un missile. Una cosa è certa, da parte del governo di Gheddafi ci furono pesanti pressioni per riavere rapidamente i resti del Mig 21. Ma non si mossero solo i canali diplomatici. Chiesero e ottennero l'intervento della Fiat, di cui la Libia, come è noto, è uno dei principali soci. Per perorare la causa dei libici si mosse addirittura Cesare Romiti, amministratore delegato dell'azienda torinese, che si rivolse direttamente al generale Giuseppe Santovito, all'epoca capo del Sismi, il controspionaggio militare. Un retroscena singolare, scoperto da un altro magistrato, il giudice istruttore di Venezia Carlo Mastelloni, che da anni indaga sul traffico di armi dal Medio Oriente all'Italia e sulle deviazioni dei servizi di sicurezza.

Convocato come testimone da Mastelloni, l'amministratore delegato della Fiat non ha potuto far altro che ammettere l'imbarazzante episodio. Ecco il suo racconto: «Ho conosciuto il generale Santovito, quando questi era a capo del Sismi, per varie esigenze di ufficio: sicurezza dell'azienda, terrorismo, esportazione di prodotti militari. Dopo la caduta dell'aereo libico in Sila, i rappresentanti di Tripoli nel consiglio di amministrazione della Fiat manifestarono l'esigenza di recuperare il Mig 21. Ci chiesero se avevamo attrezzature tecniche adatte al recupero. Feci presente il problema al generale Santovito nel corso di due incontri nel suo ufficio di palazzo Baracchini, il 30 luglio e il 27 agosto 1980. Dissi al generale che la Fiat non disponeva delle apparecchiature di recupero richieste dai libici. Se non ricordo male, Santovito mi assicurò il suo interessamento».

Il primo incontro tra Romiti e il capo del Sismi (successivamente destituito perché iscritto alla P2) risale al 30 luglio, appena dieci giorni dopo il ritrovamento dei rottami del Mig 21 sui monti della Sila. I libici dunque si mossero con estrema rapidità, utilizzando un canale non istituzionale ma che evidentemente poteva servire allo scopo. Fu quella la mossa vincente? Quale fu "l'interessamento" di Santovito? Misteri destinati a rimanere tali, dal momento che Santovito è morto. Sta di fatto che i desideri di Gheddafi furono rapidamente

esauditi e l'aereo fu rispedito al mittente. La versione ufficiale ipotizzò un tentativo di fuga del pilota, poi precipitato perché rimasto senza carburante.

In ogni caso, l'intervento di Romiti a favore dei partner libici fu favorito dal contesto generale di collaborazione esistente praticamente da sempre tra Fiat e servizi di sicurezza. Anche di questo ha parlato l'amministratore delegato durante la deposizione davanti al giudice Mastelloni. Rapporti ufficiali e ufficiosi, necessari dal momento che la Fiat è una delle principali aziende esportatrici di materiale bellico. E in questo campo il nulla osta del controspionaggio militare è decisivo: «Effettivamente», ha raccontato Romiti al giudice, «è quasi rituale che nello stato di avanzamento di colloqui circa particolari trattative vi sia uno scambio di idee tra noi e i servizi sulla possibilità che una trattativa vada a buon fine». Romiti ha specifi-

11

cato anche di quali trattative parla: «A livello militare e strategico noi siamo specializzati nella produzione di materiale sia per mezzi aerei che per mezzi terrestri. Produciamo mezzi di trasporto che arrivano sino all'autoblindo per l'esercito. In ambito Borletti produciamo spolette per munizionamento. Abbiamo anche apparecchiature elettroniche mare-terra. Da tre anni, da quando abbiamo acquisito il controllo della Bpd-Snia, produciamo esplosivi, munizioni di vari calibri e attrezzature per lo spazio, quindi materiali per missili e razzi. La produzione di aerei è cessata invece dal 1976 allorché uscimmo dall'Aeritalia. Abbiamo stretti rapporti di collaborazione con la Oto Melara per la costruzione di autoblindo e carri armati. Le prime prodotte da noi con materiale Oto, i secondi prodotti da loro con materiali nostri».

Se è rituale che la Fiat chieda al Sismi il suo orientamento, quando si manifesta la possibilità di contratti di materiale bellico con paesi esteri, meno rituali sembrano le richieste, avanzate in più occasioni dai servizi, di utilizzare la copertura dell'azienda torinese per i propri agenti. «Ricordo che all'epoca del terrorismo», ha spiegato Romiti, «ci fu richiesto più volte di consentire che uomini Sismi potessero entrare negli organici dell'azienda. Nei limiti del possibile cerchiamo di facilitare queste esigenze istituzionali. Seppi che il generale Santovito aveva sollecitato l'assunzione di due agenti, un uomo e una donna, a Parigi quando si indagava sulla scuola Hyperion [per un certo periodo la magistratura ritenne che l'istituto di lingue francese non fosse altro che una copertura per le Brigate rosse, ndr.]. Ma non credo che la richiesta sia stata accolta. Lo stesso generale Santovito sollecitò l'immissione di uomini del Sismi in quei paesi dell'Est, in particolare Unione Sovietica e Polonia, con i quali la Fiat intrattiene rapporti commerciali. Ma credo che non sia stato possibile aderire a quella proposta».

□

OSTO 86