

Anche per la tragedia di Ustica si riparte dalla «pista libica»

ROMA — C'è il sospetto che qualcuno abbia nascosto la verità sul disastro di Ustica. E c'è il forte sospetto che il Mig 23 libico precipitato sulla Sila «ufficialmente» venti giorni dopo l'esplosione del DC9 Itavia fosse in realtà in volo al momento della tragedia. L'inchiesta della magistratura è alle ultime battute. Il giudice istruttore Bucarelli ha in mano nuove perizie che dimostrerebbero senza più dubbi la tesi del missile lanciato contro l'aereo di linea Bologna-Palermo la notte del 27 giugno 1980 (ottantuno le vittime). Ma se il primo capitolo, tutto giudiziario, di questo giallo è ormai chiuso, un altro ben più inquietante si apre: di quale nazionalità era il caccia «fantasma» che lanciò il missile e su quali coperture poté contare il Paese cui apparteneva l'aereo militare?

«Qualcuno è reticente, ma non si è in grado di sapere al momento chi è reticente», ha dichiarato ieri Giuliano Amato, sottosegretario alla presidenza del Consiglio, in una intervista al settimanale del TG2 «Focus», curato dai giornalisti Ennio Mastrostefano e Paolo Meucci.

«Sono stati reticenti, fra gli altri, anche organi della pubblica amministrazione italiana? — si domanda Amato — Io so, che da quando questo governo si occupa della questione qualunque domanda sia stata posta ha trovato risposta sollecita. Forse sarebbe eccessivo dire che tutte le risposte siano state persuasive: comunque, le risposte che noi abbiamo avuto alle domande che ci siamo posti e che tutti si sono posti davanti a questa situazione le abbiamo fatte avere al magistrato. Le valuterà lui».

La verità sta in un cassetto? Se lo era chiesto proprio Amato due mesi fa, dopo il dibattito a Montecitorio. E ieri ha precisato: «Non è un cassetto dello Stato italiano». Ma ci sono altri dubbi, e riguardano il Mig 23 libico, i cui rottami furono recuperati in Calabria, sulla Sila, venti giorni dopo l'esplosione del DC9. Il governo esclude ogni collegamento tra i due casi. Tuttavia, la storia del Mig 23 torna ad intrecciarsi ancora con il giallo di Ustica.

«C'è in realtà qualcosa di poco chiaro nelle carte relative alla morte del pilota di quel Mig. Fui io — ha detto Amato — ad escludere alla Camera che ci fosse una connessione diretta tra la caduta del Mig e l'incidente di Ustica, perché l'aereo risultava caduto una ventina di giorni dopo. Secondo l'autopsia non risulta però che il pilota era morto venti giorni prima ma c'è una cosa strana: il pilota, il cui cadavere era in stato di avanzatissima decomposizione, risulta morto quattro giorni prima. Lascio a chiunque di ritenersi pago di una formulazione così contraddittoria al suo interno».

Dopo l'autopsia, il cadavere del pilota libico e i rottami del Mig 23 vennero riconse-

gnati ad una commissione di militari giunta in gran fretta da Tripoli. La versione ufficiale tentò di accreditare la tesi di un infarto cardiaco. Poi si disse che il pilota era fuggito dalla Libia ma aveva perso la rotta e, senza carburante, si era schiantato sulla Sila.

Gli esperti affermarono che comunque un Mig 23 non poteva trovarsi su Ustica e magari lanciare un missile contro il DC9 poiché l'autonomia operativa del caccia non avrebbe consentito un rientro alla base. Vero, falso? Di certo nessuno immaginò che il Mig 23 avrebbe benissimo potuto alzarsi in volo da un aeroporto non in territorio libico, forse da una base straniera (e non italiana) in un'altra isola del Mediterraneo.

Così, la verità sul Mig 23 (un mistero nel mistero) lascia un'altra porta aperta alla soluzione della tragedia di Ustica, per cui aumenta il numero degli indiziati. E sulla strage, un Comitato di laici e cattolici appena costituito (Bonifacio, Giolitti, Ingrao, Ossicini, Ferrarotti, Rodotà), sindacati e movimenti cattolici popolari chiedono con fermezza che si dia una risposta di giustizia alle famiglie delle vittime ma anche all'opinione pubblica italiana. Romeo Ferrucci, legale di parte civile, è convinto che c'è ancora chi sa e tace. «Ma lo faremo parlare, ne va della trasparenza delle istituzioni», dice puntando l'indice.

Andrea Purgatori

20 APR 1987

CORRIERE DELLA SERA

Inchiesta Dc 9 di Ustica I legali di alcune famiglie chiedono nuove istruttorie

ROMA — Come è stata condotta l'inchiesta sull'esplosione del Dc 9 sul cielo di Ustica che provocò 81 morti? Insoddisfatti dei risultati ottenuti sinora dalla magistratura romana, i legali di alcune famiglie delle vittime della sciagura si sono recati ieri dal giudice Bucarelli per presentare nuove richieste istruttorie.

Proprio mentre gli esperti hanno cominciato a esaminare il nastro magnetico sul quale sono stati incisi i segreti svelati dalla «scatola nera», l'ultima versione sulla tragedia fornita in Egitto da Abdel Halim Bakkush, un ex ministro libico esule sin dai tempi del colpo di Stato secondo il quale l'aereo sarebbe stato abbattuto da un Mig per ordine del colonnello Gheddafi, ha convinto il professor Alfredo Galasso e l'avvocato Romeo Ferrucci a chiedere a che punto sono le indagini.

Tra le richieste avanzate dai due legali, rappresentanti di 15 parti civili, la principale è quella di interrogare alcuni testimoni che potrebbero contribuire a svelare cosa è accaduto nel lasso di tempo in cui i radar hanno perso di vista il Dc 9. Si parla di alcuni alti ufficiali dell'Aeronautica, oltre ai responsabili e agli operatori in servizio nei centri per il controllo del traffico aereo la sera del 27 giugno del 1980.

Inoltre, sembra che il giudice Bucarelli abbia ricevuto lamentele su come sono state condotte le indagini sino a questo momento. Il professor Galasso e l'avvocato Ferrucci avrebbero detto al magistrato che le famiglie delle vittime si sentono «tagliate fuori» dall'inchiesta, in quanto non possono partecipare attivamente alle varie fasi degli accertamenti. Sostengono, in pratica, che pur non essendo stato imposto il «segreto di Stato» sulla vicenda, di fatto ci sarebbero stati avvenimenti che fanno loro supporre che non ci sia la volontà di svelare alcuni particolari.

A questo proposito hanno preannunciato la presentazione di una diffida al Governo, mentre alcune voci sostengono che Palazzo Chigi si prepari a prendere una posizione ufficiale. La scorsa estate fu l'allora presidente del Consiglio Craxi a interes-

sarsi perché fosse fatta luce sulle cause e sulle responsabilità della sciagura; tramite il sottosegretario Amato fornì il resoconto di quanto era accertato.

Poi, la decisione di tentare il recupero della carcassa del velivolo, posatosi sul fondo del mare. Dopo l'esame di quanto contenuto nella «scatola nera», decodificata dai tecnici della «National transportation safety board», ecco le nuove richieste istruttorie. In attesa della decisione di Bucarelli, il compito più delicato spetta ora ai periti: se sarà possibile capire cosa è stato detto nella cabina di pilotaggio del Dc 9 prima dell'esplosione, l'inchiesta sulla tragedia di Ustica potrebbe giungere a una svolta decisiva.

F. H.

«Il Dc 9 fu usato come scudo dal Mig»

Nuove rivelazioni sulla tragedia di Ustica. Secondo i tecnici che assistono le famiglie delle vittime, l'aereo fu colpito al posto del jet libico

Nell'82 l'Itavia disse che sulla scia del Bologna-Palermo c'era forse un velivolo che si nascondeva. Ci sono inoltre le tracce evidenti di un caccia: quello che sparò il missile?

di GIUSEPPE DI PIAZZA

Fu la stessa Itavia, leggendo i tracciati radar, a ipotizzare che un altro aereo stava volando sulla scia del Dc9 Itavia, negli ultimi due minuti prima dell'esplosione. Lo rivelano gli atti della commissione d'inchiesta ministeriale, presentati ieri in una conferenza stampa dalla Cisl trasporti nazionale. Un altro aereo, cioè, era quella sera sulla rotta del Dc9 in servizio da Bologna a Palermo. E poi un altro aereo ancora, molto veloce, presente inequivocabilmente sullo stesso tracciato radar che pubblichiamo qui accanto. Tre aerei, dunque, nel momento della strage: uno civile, il Dc9, disintegrato in volo da un missile, e due con ogni probabilità militari, uno che inseguiva l'altro, uno che ha fatto fuoco sull'altro, colpendo però il Dc9. E' questo lo scenario ipotizzato ieri dagli esperti (militari e tecnici) che assistono sia la Cisl, che si è costituita parte civile nel processo, sia i legali dei familiari delle vittime. Dai documenti in possesso dei dirigenti Cisl trasporti abbiamo potuto ricostruire gli ultimi istanti prima dell'esplosione dell'aereo di linea. Eccoli.

Gli ultimi due minuti

«Roma, buona sera, è l'1H870».

«Buona sera 1H870, avanti».

«115 miglia per Papa Alfa... per Papa Romeo Sierra, scusate...». Il comandante

Domenico Gatti si corregge. E' di buon umore. Il volo da Bologna a Palermo sta andando nel migliore dei modi. Al centro radar di Ciampino l'orologio segna le 20 e 57: da un minuto, e questo il comandante Gatti non può saperlo, un Mig 23 libico sta volando dieci-quindici metri al di sotto della coda del suo Dc9 Itavia sigla 1H870. Un minuto più tardi l'aereo di linea italiano, con 81 persone a

bordo, scompare dal radar di Ciampino. Al suo posto, una nube di detriti: è la «sciagura di Ustica», 27 giugno del 1980. Gli inglesi l'hanno ribattezzato il giorno del «murder in the sky», dell'«assassino nel cielo».

«Vogliamo che si sappia», dice l'avvocato Romeo Ferrucci, legale di molte famiglie delle vittime, «vogliamo che sia chiaro a tutti che quel giorno, qualcuno, abbatté il Dc9 sparando un missile. Lo dicono gli americani, e gli inglesi hanno escluso la possibilità di una collisione in volo o di una bomba a bordo. Ma l'Italia non si sbilancia, e questo ora deve finire».

E' proprio dagli studi fatti negli Usa e dalla lettura delle tracce radar fatta dall'Itavia che prende corpo l'ipotesi del Mig libico sulla scia del Dc9 Itavia. Un Mig spia, individuato da una forza aeronavale non amica dei libici, e inseguito. Per sfuggire al caccia, il Mig si nasconde pochi metri più in basso della coda del Dc9. Ma il caccia, che lo controlla sul suo radar di bordo, spara egualmente, colpendo però l'aereo civile, disintegrandolo. Il Mig è danneggiato, si allontana «a spirale» (come dicono alcuni tracciati radar) e poi vola basso finendo sulla costa italiana, in Calabria. Nel comune di Castelsilano, in quei giorni, viene trovato dai pastori il relitto di un Mig 23 libico. Più in là, il cadavere del pilota Fadal al Adin, 30 anni, di Tripoli.

L'inseguimento continua

«Questa ricostruzione è oggi la più verosimile», dice Anna Maria Lupi, dirigente della Cisl trasporti, che dall'80 si occupa della tragedia del Dc9 di Ustica. E cita un passo della relazione fatta dalla Ntsb, l'autorità americana della sicurezza dei trasporti, alla commissione d'inchiesta ministeriale italiana: «E' stato possibile dedurre la presenza di un oggetto o di oggetti che si spostavano ad alta velocità nel se-

gnate radar dei detriti». Più chiaro ancora è un passo della relazione presentata dall'Itavia alla stessa commissione: «Pur essendo ben definibile la traiettoria del Dc9 fino al momento dell'incidente, non si possono escludere interferenze di un altro corpo non identificato sugli echi stessi del Dc9 negli ultimi due minuti di volo». Come dire: sulla scia poteva esserci un altro aereo, probabilmente il Mig libico che si nascondeva.

«Vogliamo la verità»

L'avvocato Romeo Ferrucci rivela poi che «l'estate scorsa, una parte americana della Nato, si offrì per fotografare gratuitamente il relitto del Dc9 sul fondo del Tirreno, a 3.500 metri». «Palazzo Chigi non ha dato seguito a questa offerta», sostiene Ferrucci, senza specificare però chi esattamente si offrì di compiere la ricognizione sottomarina.

«La Cisl», dice il segretario del trasporto aereo Angelo Braggio, «vuole l'accertamento della verità». Dove cercarla? Il 6 gennaio scorso, il sottosegretario Giuliano Amato disse: «La verità va cercata in un cassetto, che comunque non è un cassetto dello Stato italiano», aggiungendo che su questa vicenda «qualcuno, anche negli organi della pubblica amministrazione, è reticente». Sono passati due mesi e mezzo, e i cassette non sono stati ancora aperti.

Sul radar, gli ultimi minuti



Questa è la traccia radar registrata dal centro Selenia di Ciampino, la sera del 27 giugno '80. Il tracciato è stato studiato dai tecnici americani, inglesi e italiani. Secondo la ricostruzione fatta dai consulenti dei familiari delle vittime, il Dc9 Itavia, che

proveniva da Bologna, è stato usato come scudo dal velivolo (un Mig?) individuato per la prima volta a destra in alto.

A sinistra in basso compare invece il terzo aereo, il caccia, che punta su Dc9 e Mig. Poi l'esplosione.

Le date, le inchieste, i misteri

La strage. Il 27 giugno '80, il Dc9 Itavia IH870 viaggia da Bologna a Palermo. Alle 20.58 viene abbattuto da un missile. Muoiono le 81 persone a bordo. Solo 38 corpi vengono recuperati. Nei primi giorni dopo la strage si parla di «cedimento delle strutture». Poi di bomba a bordo. Poi di collisione. Perizie al di qua e al di là dell'oceano hanno fatto propendere tutti gli esperti verso la tesi dell'abbattimento con missile.

Le inchieste. L'ultima è in mano al giudice romano Vittorio Bucarelli. I suoi colleghi bolognesi, che si sono occupati delle stragi «nere» e dei possibili legami con il Dc9 di Ustica, hanno scritto: «L'ipotesi che ha preso sempre maggiore consistenza... è che l'aereo sia stato

abbattuto da un missile sfuggito al controllo, poiché al momento e nel luogo dell'incidente erano in corso esercitazioni militari aeronavali».

Le smentite. Chi c'era quella sera nelle acque del basso Tirreno? E' stata sempre negata la presenza di unità militari italiane o della Nato. Si è parlato di unità francesi. E anche la Francia, anche se in modo ufficioso, ha smentito. Ma sui radar ci sono le tracce di tre aerei: il Dc9, un caccia (c'è sicuramente) e (con buona probabilità, secondo le rivelazioni odierne) un secondo caccia in fuga. Ma ufficialmente, quella sera, nel basso Tirreno non c'era neanche un soldato semplice. Possibile?

IL MESSAGGERO
GIOVEDÌ
30 APRILE 1987

Sul Mig libico precipitato sulla Sila c'è ora anche un dossier dei servizi segreti

di ANTONIO SCURA

COSENZA. → Alla vigilia del recupero dei resti del DC-9 dell'Itavia abbattuto sul mare di Ustica il 27 giugno del 1980 (ottantuno morti), il giudice istruttore romano, Vittorio Bucarelli, ha acquisito un importante elemento di collegamento tra la sciagura dell'aereo civile e l'incidente del Mig-23 libico precipitato in Sila.

Dopo le rivelazioni de *Il Messaggero* del 28 ottobre dell'anno scorso, in base alle quali il pilota dell'aereo libico sarebbe morto lo stesso giorno della sciagura di Ustica e non, come sempre sostenuto dalle autorità italiane, il 18 luglio del 1980, data «ufficiale» dell'incidente, il magistrato romano ha unificato le due inchieste giudiziarie ed è sempre più intenzionato a vederci chiaro nei misteri e nelle reticenze che hanno contraddistinto le indagini sui due incidenti aerei.

La conferma, indiretta, che il Mig libico e il DC-9 siano precipitati lo stesso giorno, è venuta da un dossier dei servizi segreti italiani, consegnato al magistrato la settimana scorsa.

La ricostruzione (ma perché il documento è stato dato al giudice dopo sette anni di silenzio?) è la seguente: un pilota libico con un nuovo prototipo di Mig-23 tradisce Gheddafi per passare con gli americani. La fuga viene scoperta. Alla ricerca del «traditore» vengono inviati due ac-

- Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha unificato l'inchiesta sulla sciagura che provocò la morte di 81 persone e quella calabrese
- Ha interrogato il medico che fece seppellire il pilota senza autopsia. Lo metterà a confronto con i due professori che lo hanno smentito

rei da caccia dell'aviazione libica. Gli inseguitori intercettano il Mig in fuga. Lanciano due missili: uno colpisce il DC-9 dell'Itavia che si trova sulla traiettoria del Mig inseguito. L'aereo libico, colpito dalle mitragliere di bordo, precipita a «Timpa della Magara», nel comune di Castelsilano (Catanzaro).

Anche se lo scenario di questa nuova ipotesi potrebbe suscitare perplessità (un inseguimento aereo, per un'ora sui nostri cieli, che nessun controllo radar ha rilevato), resta il fatto che, per la prima volta, i due «incidenti» vengono collegati temporalmente. Per sette anni le autorità italiane hanno sempre smentito qualsiasi connessione tra i due episodi.

Il giudice istruttore Bucarelli, dal canto suo, da tempo sta cercando proprio di fare chiarezza sulla data di morte

del pilota libico, punto-cardine delle due inchieste giudiziarie.

L'undici dicembre dell'anno scorso - la notizia non è stata mai rivelata - il magistrato ha interrogato, in veste di testimone, il dottor Francesco Scalise, ufficiale sanitario di Castelsilano, il medico che quel 18 luglio del 1980, tra i cespugli di «Timpa della Magara», vide per primo il cadavere del pilota libico Fadal al Adin, 30 anni, di Tripoli e ne decise il seppellimento senza alcuna autopsia.

Quattro giorni dopo, il 22 luglio 1980, il corpo del pilota libico venne riesumato e sottoposto ad autopsia da parte dei professori Erasmo Rondanelli e Anselmo Zurlo. I due sanitari dissero, e scrissero nella relazione, che si trattava di un cadavere in avanzatissimo stato di decomposizione e che la morte

risaliva ad almeno venti giorni prima. Una «retrodatazione» che fu sempre tenuta nascosta dalle autorità.

Rondanelli e Zurlo, nel novembre scorso, furono interrogati dal giudice Bucarelli e confermarono quelle clamorose dichiarazioni fatte a *Il Messaggero* alcune settimane prima. Ma durante il colloquio che i due medici ebbero con il magistrato, dal fascicolo giudiziario venne fuori una «sorpresa» che riguardava il certificato di morte del pilota Fadal al Adin, sottoscritto dal dottor Scalise. In quella certificazione, l'anziano medico dopo aver stabilito (non si sa come) che la morte del pilota risaliva ad alcune ore prima, esattamente alle 11,30 di quel 18 luglio, scrisse anche che «si suggerisce il seppellimento dato l'avanzato stato di decomposizione del cadavere».

Ed è proprio in riferimento a questa macroscopica contraddizione che il giudice Bucarelli ha ritenuto di sentire il sanitario.

La sua spiegazione è apparsa al magistrato, come una precaria «giustificazione»: in altre parole, una vera e propria «pezza». Il giudice, pertanto, sarebbe intenzionato a mettere a confronto Scalise con gli altri due medici, Rondanelli e Zurlo. «Quanto da noi riscontrato - hanno dichiarato a *Il Messaggero* Rondanelli e Zurlo - non può in nessun modo fare emergere contraddizioni

IL MESSAGGERO
GIOVEDÌ
30 APRILE 1987

Alcune fasi della operazione di recupero del Dc9 dell'Itavia abbattuto il 27 giugno 1980

Un mese per chiarire il giallo di Ustica

In fondo al mare tanti quesiti. Ma ci sono adesso anche le risposte?

di DANY APERIO BELLA

E' partita la grande caccia al relitto. Sette anni dopo. Si cerca di dare una risposta a un quesito rimasto insoluto: chi buttò giù con un ordigno micidiale il Dc9 dell'Itavia che era partito da Bologna e concluse il volo verso Palermo al largo di Ustica alle 20,59 del 27 giugno 1980? La caccia è guidata dalla nave oceanica francese «Le Noirrot». Con un sonar a forma di siluro, il *Sar*, scandaglierà a 3800 metri di profondità il fondo del mare. Il tentativo di localizzare i resti del bi-reattore, in un'area di 40 chilometri di lato, durerà fino al 2 giugno. Entro quella data l'Ifremer, la società di Tolone specializzata in ricerche subacquee che ritrovò il Titanic, dovrà dare una prima risposta al giudice istruttore Vittorio Bucarelli che è stato incaricato dal ministro della giustizia Virginio Rognoni di stipulare il contratto per l'*Opera*.

Questa operazione, per la quale è prevista una spesa di sette miliardi, è infatti in tre fasi. La seconda (rilievi fotografici) e la terza (riportare in superficie i resti) avverranno soltanto se sarà possibile completare la prima, cioè la localizzazione del relitto. In caso contrario la società francese rinuncerebbe a proseguire l'impresa e si accollerebbe, a quanto pare, perfino il costo di questo eventuale tentativo infruttuoso. Una sorta di studio di fattibilità gratuito che evidentemente i francesi ritengono di poter fare sicuri di completare l'opera, dove è previsto anche l'impiego di un'altra nave, la «Nadir», uno strumento in grado di scattare 5000 fotografie nel buio degli abissi marini, l'«Epaulard», e un mini sommergibile, il «Nautile».

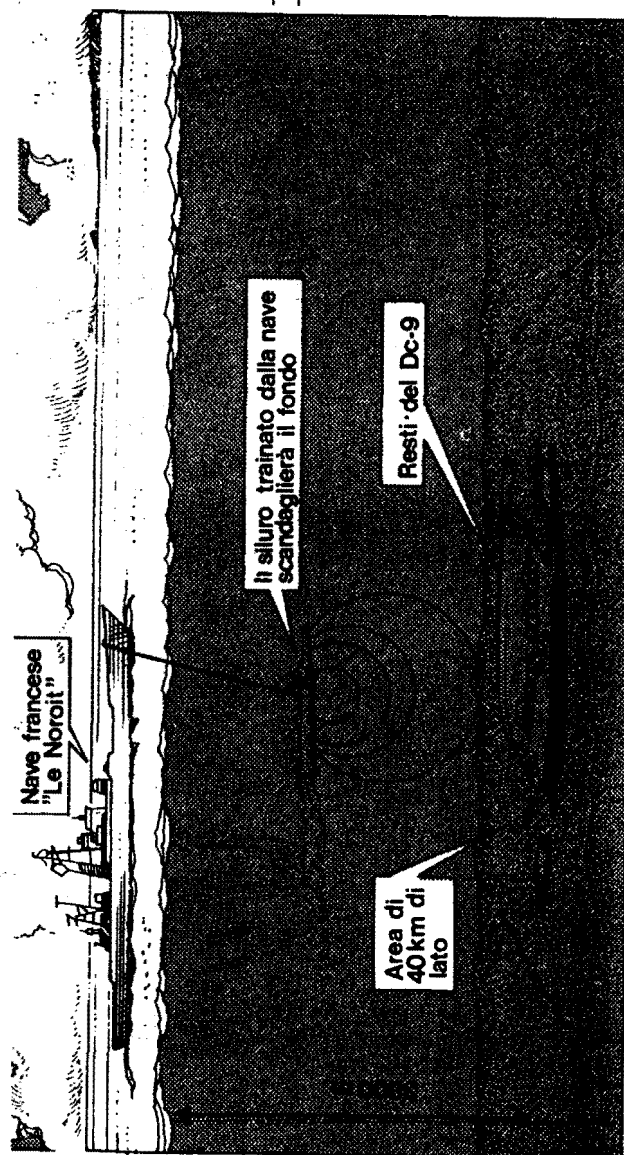
Ma cosa vanno a cercare in fondo al mare? La rispo-

sta non è, come appare, scontata. C'è un altro quesito: se sarà recuperato il relitto, che risposte potrà dare? E' ormai accertato che fu un ordigno a far esplodere in volo il Dc9, uccidendo sul colpo 81 persone. Lo ha stabilito una commissione ministeriale. Lasciando però un altro dubbio: fu una bomba a bordo o un proiettile, probabilmente un missile? Nel corso degli anni è stata accreditata la tesi del missile. Ma chi fu a spararlo?

Il *Messaggero*, ricostruendo quei tragici eventi proprio per cercare di dare una risposta a questa e alle altre domande, ha accertato che non può essere escluso il legame fra la sciagura del Dc9 e la caduta di un aereo da caccia libico che sarebbe ufficialmente avvenuta invece 21 giorni dopo. Ne parliamo qui accanto. Ma il *Messaggero* ha anche provato, il primo dicembre 1986, che negli otto minuti di registrazione del radar della difesa aerea di Marsala, «casualmente» cancellata, poteva esserci la chiave del mistero di Ustica. Uno spezzone mancante, un'eclisse di strage, che non può mancare di incuriosire oltre a Bucarelli, che indaga da anni sulla vicenda, anche il suo collega Rosario Priore.

Quest'ultimo, che si occupa di inchieste sul terrorismo mediorientale, ha aperto un procedimento sul Mig libico e ha acquisito gli atti strutturali della procura di Crotone. Ma ha anche acquisito un rapporto dei servizi segreti italiani che accredita l'abbattimento del Dc9 da parte di due altri aerei di Gheddafi che inseguivano il primo. E' la pista giusta? Nel mosaico di omissioni, reticenze e depistaggi occorrono risposte certe. «Si va a cercare l'introuvabile perché l'unico

quesito da accertare è la nazionalità di chi sparò quel missile e in fondo al mare non c'è la bandierina» dichiarò al *Messaggero* il legale delle famiglie delle vittime Romeo Ferrucci. Il timore di diversivi di fronte a una verità scomoda non è fugato.



Disegno di Andrea Mari

Il recupero del Dc9 a Ustica non ha chiarito il mistero?

«Ora il governo risarcisca i parenti delle vittime»

- Le parti civili hanno inoltrato una diffida: sostengono che il segreto, di fatto, ha finora impedito di rifondere i familiari □ Delusione dopo l'incontro con il giudice istruttore: «Siamo nella nebbia; si parla ancora di tempi lunghi, dopo sette anni»

IL MESSAGGERO
SABATO
20 GIUGNO 1987

di DANY APERIO BELLA

I parenti delle vittime del Dc9 abbattuto sul cielo di Ustica siano risarciti senza ulteriore indugio dal governo italiano. Lo hanno chiesto le parti civili che ne tutelano i diritti. Per questo hanno inoltrato una diffida. Sostengono che il «segreto di Stato», pur negato, ha, nei fatti, impedito non solo l'accertamento della verità, ma la possibilità stessa di rifondere ai familiari, almeno, i danni materiali. E il comitato dei «sette saggi» (Bonifacio, Ferrarotti, Giolitti, Ingraio, Ossicini, Rodotà e Scoppola), che un anno fa sollecitò l'intervento del presidente della Repubblica Francesco Cossiga, ora integrato anche dai leader sindacali e da altre eminenti personalità, si appresta a chiedere che si ponga fine alle lungaggini e alle reticenze. E il nuovo Parlamento sarà invitato a istituire quella commissione d'inchiesta finora negata.

«Siamo nella nebbia. Si parla ancora di tempi medio-lunghi, a sette anni dal disastro. E' incredibile». Perplesità e rabbia sprizzano dalle parole degli avvocati che rappresentano le famiglie delle vittime, Alfredo Galasso e Romeo Ferrucci. Sono appena usciti dalla stanza 533. Quaranta minuti di colloquio deludente, dopo un'ora di anticamera. Al sesto piano del palazzo di giustizia, a piazzale Clodio, hanno incontrato Vittorio Bucarelli. Il giudice istruttore dai capelli precocemente incanutiti e dall'atteggiamento pacioso, che conduce l'inchiesta giudiziaria sull'aereo dell'Itavia abbattuto al tramonto del 27 giugno 1980, ha deluso le attese di chi pensava che i killer del cielo avessero le ore contate.

I periti nominati dal magistrato, guidati dal professore napoletano Massimo Blasi,

hanno ancora sessanta giorni per consegnare la loro relazione sulla registrazione del *voice recorder*, il congegno che ha memorizzato tutte le conversazioni nella cabina di pilotaggio dell'aereo, fino all'attimo mortale per le 81 persone a bordo. La *scatola nera* è stata decodificata negli Stati Uniti dopo essere stata recuperata, a 3600 metri in fondo al Tirreno, dai francesi dell'Ifremer con il minisommersibile Nautille. Uno spettacolare recupero che sarà costato - dicono, perché cifre ufficiali non ne sono state fornite - sette miliardi, ma che rischia di non essere servito ad altro che a dimostrare l'abilità di chi lo ha compiuto.

L'impressione, infatti, è che tutti questi fuochi pirotecnici, accompagnati dalle roboanti dichiarazioni dell'oppositore libico Bakkush, dai bizzarri rapporti dei servizi segreti italiani, di cui si occupa il giudice Rosario Priore, dopo tante omissioni e depistaggi, si dimostrino diversivi, magari destinati a nascondere una verità semplice ma scomoda. C'era un Mig 23 libico quella maledetta sera di sette anni fa nella «scena del delitto», lo stesso che precipitò sulla Sila. E' più di un'ipotesi, se non una certezza: il pilota di quel velivolo da guerra dell'aviazione di Gheddafi, quando cadde «ufficialmente», ventuno giorni dopo, era in verità morto (come accertarono due periti anatomo-patologi) almeno venti giorni prima.

Ma quel caccia venuto da Tripoli (o dalla più vicina Malta) si lanciò all'attacco folle di un jet commerciale? O, piuttosto, se ne fece scudo, dopo un'azione che doveva essere probabilmente dimostrativa, ma si concluse, dopo l'ingaggio con la nostra difesa aerea, in una tragica, de-

littuosa imprudenza, o in un altrettanto micidiale ma deliberato lancio di missili *Stinger*? Non sono interrogativi da fantascienza. I tasselli del mistero di Ustica, i brandelli di verità rivelata, indicano un simile scenario. Due ipotesi che sottendono entrambe quel depistaggio dei servizi segreti targati P2, del generale Santovito, di cui parla la sentenza istruttoria della strage alla stazione di Bologna che avvenne poco dopo, il 2 agosto '80.

Cosa sa della tragedia di Ustica il generale Lamberto Bertolucci, che all'epoca comandava l'ispettorato per l'assistenza al volo, responsabile del controllo aereo? E' stato interrogato dal giudice? Anche queste domande, poste in un'istanza istruttoria dell'avvocato Ferrucci, sei mesi fa, aspettano ancora una risposta. «Le parti civili - commenta amaramente Galasso che è stato membro del Consiglio superiore della magistratura - in questa fase istruttoria infinita non hanno possibilità di sapere niente, ma l'opinione pubblica reclama che si vada finalmente in giudizio. L'altra possibilità è l'archiviazione, ma sarebbe esplosiva». Come un missile, appunto.